Sociedades • Historias • Lenguajes

# El Golfo de México en la centuria decimonónica

## Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima

Mario Trujillo Bolio

CIESAS
Miguel Ángel Porrúa

CAMARA DE DIPUTADOS
LIX LEGISLATURA
CONOCER PARA DECIDIR
EN APOYO A LA INVESTIGACIÓN ACADÉMICA

# El Golfo de México en la centuria decimonónica

## Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima

# El Golfo de México en la centuria decimonónica

## Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima

Mario Trujillo Bolio

CONOCER PARA DECIDIR

CIESAS

Miguel Ángel Porrúa

MÉXICO • 2005

Esta investigación, arbitrada por pares académicos, se privilegia con el aval de la institución coeditora, propietaria de los derechos correspondientes.

La H. Cámara de Diputados, LIX Legislatura, participa en la coedición de esta obra al incorporarla a su serie Conocer para decidir

Primera edición, febrero del año 2005

© 2005

Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social

© 2005
Por características tipográficas y de diseño editorial
Miguel Ángel Porrúa, librero-editor

Derechos reservados conforme a la ley
ISBN 970-701-570-5

BY NC SA

IMPRESO EN MÉXICO *PRINTED IN MEXICO*

www.maporrua.com.mx
Amargura 4, San Ángel, Álvaro Obregón, 01000 México, D.F.

*A Nina Bolio,*
*por sus amenos relatos y rescate de recuerdos*
*de los puertos del Golfo de México.*

*A la memoria de mi abuelo Luis Alberto Bolio Gutiérrez,*
*por ser parte de esta historia en su incansable*
*transitar por los puertos de Veracruz, Coatzacoalcos,*
*Frontera e Isla del Carmen.*

# Agradecimientos

LA ELABORACIÓN y el diseño de este libro contaron con el apoyo de varios colegas interesados en el estudio histórico del Golfo de México. Extiendo mi reconocimiento a Clara Rivera Ayala por la atención prestada en el equipo de trabajo y que se hizo patente en la recopilación de instrumentos de consulta y por su colaboración en el acopio del material cartográfico que aquí se incluye. Agradezco, también, los apoyos de Angélica Guzmán por la captura y ordenación de las imágenes y mapas que aparecen en esta obra, y a María de la Luz Guzmán por la asesoría constante en los formatos requeridos para sacar adelante este trabajo. También fue decisiva la ayuda de Minerva Escamilla en la recopilación de la bibliohemerografía referida al puerto de Veracruz. Finalmente quiero agradecer la invaluable ayuda de Laura Roldán en la primera formación del libro y a Gabriel Salazar por la digitalización de imágenes.

Cabe anotar por último que este libro logró realizarse con el apoyo académico del CIESAS y los auspicios financieros que prestó a esta iniciativa el Conacyt.

# Prefacio

EL ESTUDIO del tráfico comercial marítimo que tuvo lugar en los puertos del Golfo de México, requiere distintos aportes históricos a fin de entender en gran trascendencia este suceso. En efecto, dicho tráfico permitió, durante el siglo XIX, la conformación de un entorno socioeconómico en toda la costa del Atlántico mexicano. Disponemos de valiosos estudios geográficos que muestran las características propias de la llanura costera del este mexicano, de sus lagunas y ríos que convergen en los distintos litorales, así como de las corrientes oceánicas que se internan en la costa mexicana.[1] Existen, además, monografías históricas con interesantes crónicas sobre los puertos establecidos en el Golfo de México, las cuales contienen datos referidos a su fundación e información sobre las circunstancias que llevaron a la clausura de los puertos debido a acontecimientos políticos y económicos vividos en el país, derivados de los ataques y bloqueos a los puertos por las distintas intervenciones extranjeras ocurridas entre las décadas de 1820 y 1860. Asimismo, en algunas obras se hace mención de los cambios en la legislación aduanal que determinaron que algunos puertos funcionaran para el mercado exterior e interior y contienen otros datos sobre el comercio costero.[2]

Al mismo tiempo, encontramos varios testimonios que permiten conocer las modificaciones efectuadas en las instalaciones portuarias y que cobraron la forma de proyectos modernizadores que se hicieron realidad en puertos como Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos.[3] Contamos, por otro lado, con referencias de lo que fueron las distintas rutas marítimas internacionales que confluyeron en los puertos de Matamoros, Tampico,

[1] García Cubas, 1854, 1858, 1874, 1885 y 1891; Galindo y Villa, 1930; Mendoza, 1946; Tamayo, 1952; Rovirosa, 1890, y Jausoro, 1884.

[2] Trens, 1955; Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957; Salinas Aragón, 1993; García Díaz, 1992 y 1996; César, 1959; Fages 1959; Sánchez Gómez, 1998; y Pérez Chan, 2000.

[3] García Díaz, 1992; y Connolly, 1997.

Veracruz, Frontera, Isla del Carmen, Campeche y Progreso.[4] Igualmente, disponemos de información sobre cómo se desarrollaron tanto el tráfico marítimo de cabotaje como el de tierra adentro, que realizaban las embarcaciones mexicanas para la transportación de mercancías entre puertos costeros y de los ríos que desembocan en el Golfo de México; también se conoce su actividad en distintos recorridos entre antepuertos como Soto la Marina, Tuxpan, Tecolutla, Alvarado, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, Tonalá, San Juan Bautista, Dos Bocas y Sisal, así como lo relacionado con los trayectos fluviales de entrada y salida que se efectuaban por los ríos Bravo, San Fernando, Soto la Marina, Pánuco, Papaloapan, Coatzacoalcos, Grijalva, Usumacinta y Champotón.

Por otro lado, hay información hemerográfica y estudios sobre la presencia de varias empresas marítimas que realizaron travesías desde diversos puertos de Europa, Estados Unidos y el Caribe hacia el litoral del Atlántico mexicano, que abordan la manera en que dichas empresas formalizaron su actividad con trayectos y escalas en puertos del Golfo de México, con el propósito específico de desembarcar toda clase de manufacturas, alimentos y bebidas, así como el traslado de viajeros a los puertos mexicanos.[5] Se tiene cierto conocimiento sobre el servicio realizado por los navíos estadounidenses y europeos que embarcaron desde los puertos mexicanos materias primas, maderas preciosas y tintóreas, así como sobre el tránsito de pasajeros que partía de los puertos del Golfo de México a diversos destinos como los puertos de La Habana, Nueva Orleans, Baltimore, Nueva York, Londres, Liverpool, El Havre, Burdeos, Santander, Bilbao, Cádiz, Málaga y Barcelona.[6]

Pese a que contamos con varios trabajos que ofrecen una primera visión de lo que fue el mundo marítimo decimonónico en el Atlántico mexicano, cabe advertir que los análisis son fragmentarios y, en la mayoría de los casos, se caracterizan por centrarse en un balance geográfico general que contempla la región del Golfo de México como como una parte complementaria y poco específica y no como particular región histórica que cobró gran dinamismo en una amplia zona de su espacio ribereño con la formación de zonas socioeconómicas que exhibieron una constante interacción.

[4] Herrera Canales, 1977.

[5] *Idem.*

[6] Lanier, 1962; Hayde, 1967; Bushell, 1939; Bonilla, 1946 y 1963; Barbance, 1955; y Alemany Llovera, 1991.

Lo mismo sucede en cuanto a la reconstrucción de la historia portuaria del Golfo de México. Los ensayos existentes son parciales en tanto que se limitan a un determinado puerto, dejando de lado las relaciones comerciales y los vínculos entre unos y otros. Así, en esos estudios encontramos pocas referencias a los lazos de dependencia de unos puertos con otros, y ello, precisamente por haber estado subordinados a las aduanas marítimas que, por lo general, se establecieron para controlar el comercio exterior y el tráfico de cabotaje.

En cuanto a las empresas marítimas mexicanas, se dispone tan sólo de algunos nombres de los dueños de las compañías navieras, pero no de la forma en que operaban en los puertos del Golfo de México y menos aún de la comunicación y los vínculos establecidos con los puertos de Estados Unidos, el Caribe y Europa.

Por todo esto, en este libro nos proponemos ofrecer un panorama histórico del Golfo de México que rescate varios aspectos de los determinantes de su espacio geográfico, como las peculiaridades del entorno oceánico y la configuración natural de los litorales tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco.

Un planteamiento central del libro se refiere a la necesidad de rescatar para la historia la importancia que cobró la llanura costera del Atlántico mexicano para la evolución y el desarrollo de los mercados interno y externo de la nación mexicana que se conformó en el transcurso del siglo XIX. Desde esta perspectiva, queremos subrayar que, en la propia reconstrucción histórica de la actividad portuaria reflejada en el comercio de altura y cabotaje, nos es posible constatar la formación de una región reconocida por su intensa actividad costera y por la constante participación mercantil que pudo desplegarse tierra adentro a partir de una interacción socioeconómica sustantiva.

En consecuencia, al repasar y diferenciar las distintas zonas de recursos naturales, los espacios agrícolas y los centros urbanos sobresalientes en los litorales del Golfo de México, llegamos a tener una visión más precisa de lo que fue la actividad marítimo-mercantil en esa región. Esto queda manifiesto en el intercambio comercial que hubo con los puertos estadounidenses y europeos; también en el proceso de integración emprendido a partir de los circuitos comerciales que se gestaron entre los puertos marítimos y fluviales y las poblaciones de los estados costeros de Tamaulipas, Veracruz, Campeche, Tabasco y Yucatán. Lo mismo sucedió con el activo intercambio de mercancías efectuado desde los puertos con centros metropolitanos como Monterrey, Ciudad Victoria, la ciudad de

México y Puebla, o incluso, con la interacción lograda desde los dos extremos del istmo de Tehuantepec a partir del intercambio portuario entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, Oaxaca, precisamente después del tendido del ferrocarril interoceánico.[7]

Asimismo, se encuentra una relación constante entre los puertos del Golfo de México y ciudades como Puebla, Monterrey y la capital del país, y ello por la importancia que adquirieron las distintas vías de comunicación fluviales, terrestres y ferroviarias que convergieron con el centro, norte y sur de país. La diferenciación de las distintas redes de comunicación permite determinar no sólo cómo se hizo importante esta singular y específica región del país sino, al mismo tiempo, cómo se estableció que la costa del Atlántico mexicano pasara a ser un factor coadyuvante de la formación, consolidación e interacción de otras regiones no menos importantes del México decimonónico, como lo fueron los destacados ejes comerciales provenientes de Veracruz: uno con dirección a Jalapa, Apizaco y la ciudad de México, y el otro, desde dicho puerto, a Córdoba, Orizaba, Puebla y a la capital del país. También cobraron importancia otros circuitos comerciales de gran trascendencia en el noreste del país a partir de Matamoros, Nuevo Laredo y Monterrey; además, estaban las dos vertientes comerciales que partían desde Tampico: una hacia Ciudad Victoria-Monterrey y Nuevo Laredo, y la otra rumbo a San Luis Potosí, Aguascalientes y Zacatecas.

Otro objetivo de nuestro estudio es plantear una primera historia integral de los puertos que se fueron estableciendo en el Golfo de México en el transcurso del siglo XIX. Para ello, destacaremos cuáles fueron las condiciones particulares que llevaron a su fundación y, en muchos casos, los motivos que permitieron la instalación de embarcaderos o puertecillos que se ubicaron en las márgenes de los ríos o en algunas bahías que sobresalen en la costa atlántica mexicana. Analizaremos las causas que condujeron a la prosperidad que se conoció en algunos puertos con la carga y descarga de mercancías; la importancia de algunos de ellos como centros destinados al tráfico mercantil externo; el significado de otros para el comercio de cabotaje, así como los momentos de bonanza y cuándo llegó a los menos favorecidos la modernidad que se inició en tiempos de la República Restaurada y se consolidó en los últimos 15 años del Porfiriato, con las mejoras de los puertos de mar.

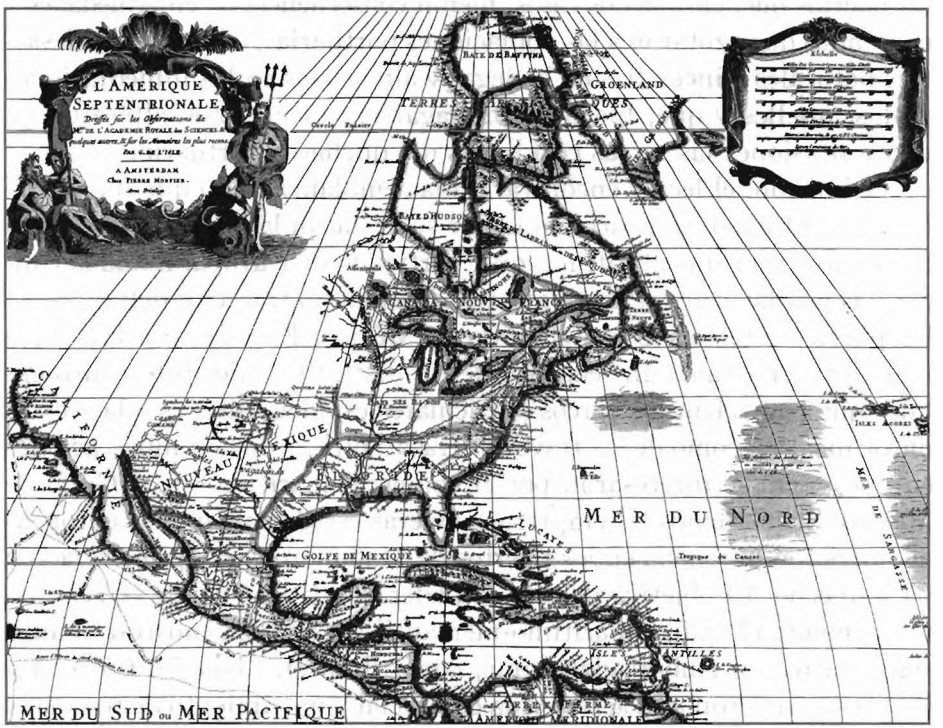
[7] Un primer acercamiento general sobre la caracterización del Golfo de México como región importante del México decimonónico puede verse en Trujillo, 2001, pp. 166-171.

Sin embargo, también nos adentraremos en los infortunios que padecieron varios de los puertos como resultado de las intervenciones extranjeras, que se tradujeron en los bloqueos impuestos a México por las fuerzas navales española, estadounidense y francesa, o bien por la inestabilidad política que llegó a resentirse en la gran mayoría de ellos debido al cierre temporal de las operaciones en sus fondeaderos y oficinas aduanales. Daremos cuenta, por otro lado, de las penurias vividas en los puertos que, en muchos casos, fueron consecuencia de enfermedades y epidemias que azotaron a las poblaciones portuarias, o bien de los desastres naturales e incendios de bodegas y almacenes en las inmediaciones de los muelles y que, luego de propagarse y extenderse, alteraron en varias ocasiones las tareas cotidianas del quehacer portuario.

Asimismo, el lector encontrará una semblanza de lo que fue el tráfico en el Océano Atlántico, en la que se destacan las características del comercio y las rutas marítimas que, partiendo de Europa, Estados Unidos y el Caribe, convergieron, a partir de escalas o trayectos definidos, en los puertos establecidos en el Golfo de México. En cuanto a las líneas marítimas, haremos un recuento de los distintos viajes intercontinentales que realizaban los barcos particulares estadounidenses a las costas mexicanas, así como de las travesías trasatlánticas de las embarcaciones europeas que se interesaron por el comercio marítimo en el Golfo de México. Señalaremos las empresas navieras estadounidenses y europeas que tuvieron presencia en los puertos de Matamoros, Tampico, Veracruz y Campeche. El objetivo de esto es poder identificar dónde se acentuó mayormente el tráfico marítimo-mercantil y, también, mostrar el auge significativo en embarcaderos que, como Frontera, Isla del Carmen y Progreso, tuvieron una activa vida comercial y movimiento de pasajeros a partir de las tres últimas décadas del siglo XIX. Así, concederemos una especial atención a las rutas que se trazaron en el entorno oceánico y al tipo de comercio que en las mismas se realizaron con los distintos puertos del Golfo de México.

Por último, haremos un breve recuento histórico del origen de la marina mercante de México y de las circunstancias que llevaron a la creación de las primeras empresas navieras mexicanas que desarrollaron el comercio de cabotaje y de algunas compañías que, incluso, trascendieron el tráfico naviero nacional al arribar a puertos estadounidenses y realizar el comercio trasatlántico para tocar algunos puertos europeos.

Cabe destacar que incorporamos en este estudio varios mapas, planos y representaciones gráficas, pues consideramos que este material puede ser de gran utilidad para visualizar los sitios donde se establecieron los puertos, las rutas marítimas que existieron, el rumbo de los derroteros seguidos, el tipo de barcos que navegaban en nuestras costas, así como para apreciar los distintos cambios que hubo en la infraestructura de las instalaciones portuarias establecidas en el Golfe de México.




Mapa de América septentrional, siglo XVIII.

Capítulo 1

# Contornos, espacios e interacción de la región del Golfo de México

AL ESTE de la República Mexicana se localiza el Golfo de México. En esta región fisiográfica tuvo lugar una considerable actividad marítima durante todo el siglo XIX gracias a su situación estratégica para la realización del tráfico naviero y, también, por su importancia política precisamente en las primeras décadas en que México se conformaba como nación independiente.

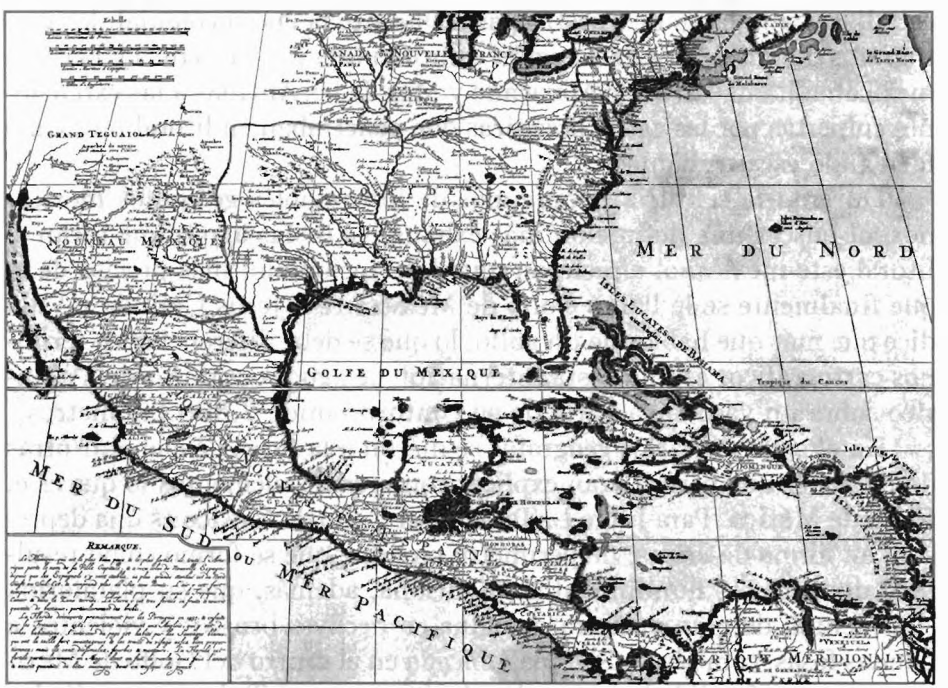
El entorno geográfico del Golfo de México ha sido descrito por varios estudiosos a lo largo de nuestro país. Durante la época colonial, los cartógrafos delimitaron a esta región comprendida por las aguas y la costa mexicana; llamaban Seno Mexicano y Mar de las Antillas a las extensiones cubiertas por las aguas oceánicas que penetraban en litoral mexicano formando escasas bahías.

Durante la centuria XIX algunos de los notables geógrafos mexicanos, al buscar una definición más exhaustiva de las aguas que tocan el litoral este mexicano, ofrecieron una descripción aún más precisa de lo que finalmente se le llamó Golfo de México. Así, Jesús Galindo y Villa dice que más que hablar de un golfo, lo que se debe diferenciar en términos cartográficos es una vasta internación de aguas oceánicas del Atlántico sobre un vaso cuya parte de su contorno mide 2,500 kilómetros.[8]

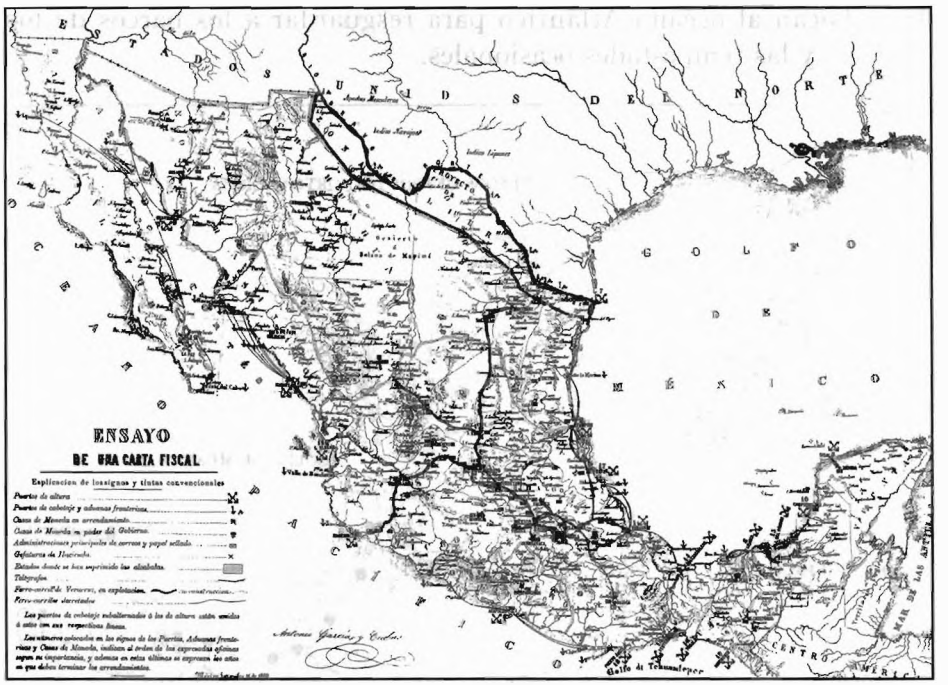
En el siglo XX varios geógrafos se dieron a la tarea de elaborar otras definiciones que permitieran explicar con mejores elementos lo que es el Golfo de México. Para Jorge L. Tamayo, el Golfo de México es una depresión en forma de artesa, de perímetro circular, que se formó como resultado de distintos hundimientos. Menciona, además, que su plataforma continental, de gran anchura, termina en declives bruscos y violentos a hondas fosas, como la de Sigsbee, ubicada en el centro del Golfo de México y cuya profundidad alcanza los 4,000 metros.[9] Todavía a mediados

[8] Galindo y Villa, 1930, p. 32.
[9] Tamayo, 1952, p. 34.

de la década de 1840, la demarcación del Atlántico mexicano y de todo su litoral bañado por las aguas oceánicas llegó a comprender las costas de Texas, a partir del puerto de Galveston, y terminaba hasta la parte oriental de la península de Yucatán. No obstante, después de la pérdida de gran parte del territorio nacional, en 1848, y como consecuencia de la intervención estadounidense, los mismos Tratados de Guadalupe Hidalgo restringieron nuestro territorio nacional al restársele la pertenencia de algunos ríos y un importante espacio en las costas mexicanas en el Golfo de México, ya que la nueva delimitación consideró desde la parte norte a partir de cabo Catoche, y desde su extremo sur a la desembocadura del río Hondo, en la bahía de Chetumal. A pesar de que el Golfo de México se caracteriza por tener aguas templadas, cabe señalar que el fondo de su propio vaso no es del todo propicio para la fácil navegación de barcos de gran calado debido a que el suelo cercano a la costa tiene poca profundidad y cuenta con numerosos esteros.



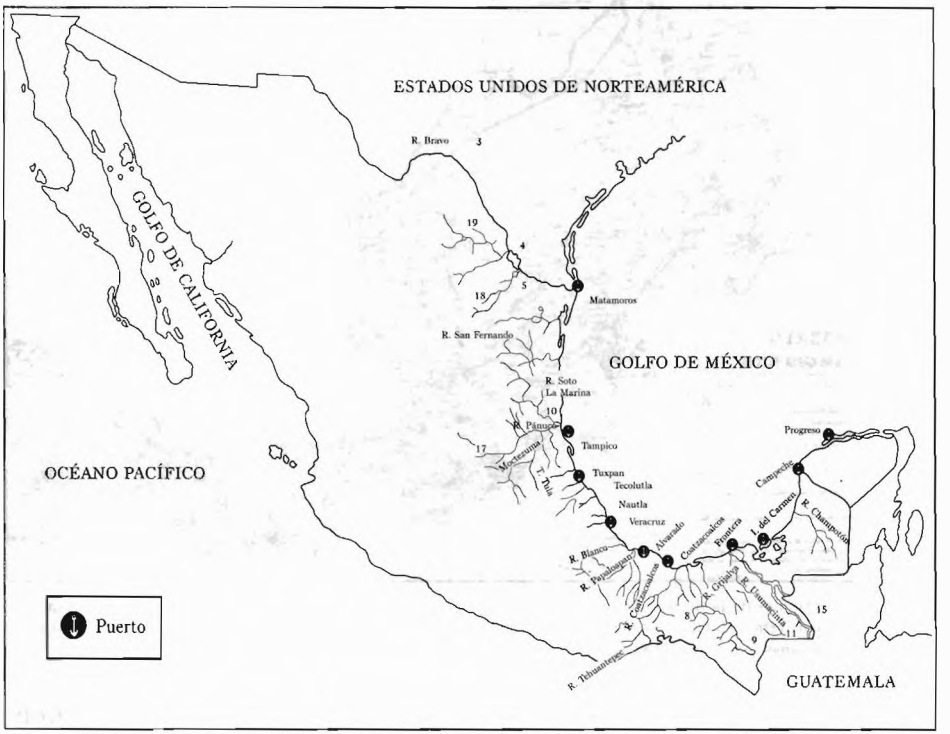

Mapa del Reino de México y Florida, 1703.




Mapa de finales de la década de 1860 en el que se localizan los puertos considerados de altura: Matamoros, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Tabasco (Frontera), Isla del Carmen, Campeche y Sisal. Los definidos como de cabotaje y aduanas fronterizas son: Soto la Marina, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Santeconapan y Dos Bocas.

La anterior descripción geográfica es de gran ayuda para comprender el desarrollo de la historia portuaria del Golfo de México, ya que al verificarse la zona de contacto entre tierra, mar y ríos nos da cuenta de cómo se crearon fondeaderos, desembarcaderos y muelles cuyo establecimiento tuvo ciertas complicaciones en el transcurso del siglo XIX. En efecto, la gran mayoría de los sitios de atraque, tráfico y almacenamiento que permitirían constituir embarcaderos no pudieron erigirse sobre el litoral del Atlántico mexicano como puertos naturales porque se carecía de buenos fondeaderos, por ser el contorno del litoral bajo y arenoso. A esto se debe que un buen número de puertos se asentaran en las márgenes de ríos, permitiendo a las embarcaciones abrigarse de los vientos y tener un mejor fondeo para realizar un mejor embarque, facilitar el almacenaje y la carga de mercancías, y efectuar las reparaciones y el mantenimiento de los barcos que arribaban. Ejemplo de lo anterior fueron los puertos de Matamoros, Tampico, Tuxpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, San Juan Bautista y Frontera, ubicados en las márgenes de los ríos y rías que

desembocan al océano Atlántico para resguardar a los barcos de los "nortes" y las tempestades ocasionales.




Los principales ríos que tienen desembocadura en el Golfo de México.

Únicamente en Veracruz, Isla del Carmen, Campeche, Sisal y Progreso los puertos se establecieron en la costa, y ello gracias a que primero se localizaron zonas con cierta profundidad para los barcos de poco calado y, después, a que se hicieron varias adaptaciones a los puertos, en distintos momentos del siglo XIX, que permitieron su operación. Así, entre los trabajos de remodelación y reestructuración más importantes se encuentran: la construcción de muelles de madera o fierro, o de ambos materiales; de diques, dársenas y refugios; grandes obras de infraestructura portuaria para atraer la entrada de embarcaciones de gran calado con la construcción de muelles de concreto, tinglados y grúas mecánicas; instalaciones férreas para agilizar la carga y descarga de mercancías, y también sitios para el albergue de pasajeros y secciones de sanidad, aduana y administración portuaria.

Capítulo 2

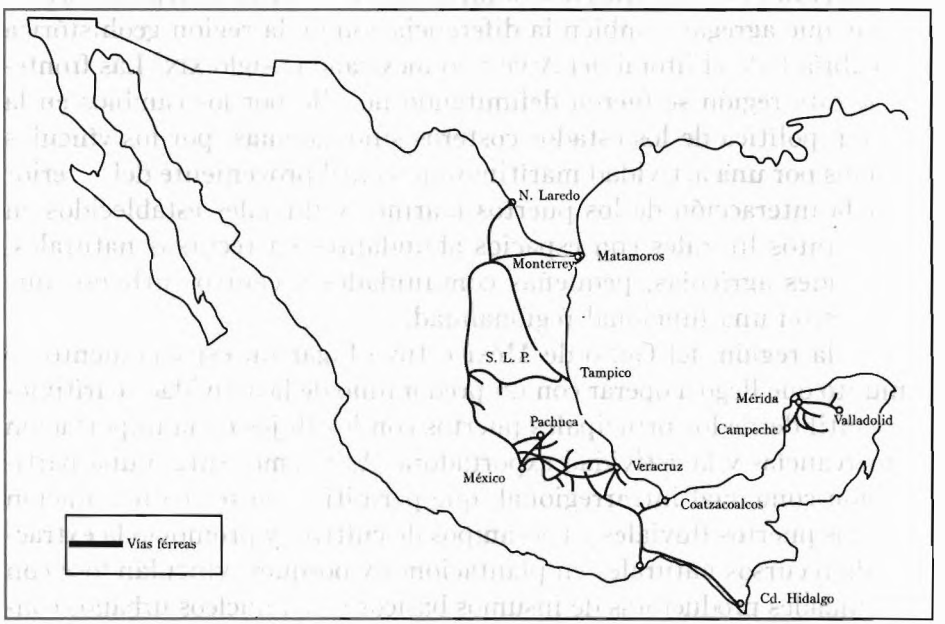
# La regionalidad del Golfo de México

A LA DEFINICIÓN geográfica del Golfo de México y de la actividad portuaria hay que agregar también la diferenciación de la región geohistórica que cubría todo el litoral del Atlántico mexicano el siglo XIX. Las fronteras de esta región se fueron delimitando no sólo por los cambios en la división política de los estados costeros sino, además, por los vínculos labrados por una actividad marítimo-mercantil proveniente del exterior y por la interacción de los puertos marinos y fluviales establecidos en los distintos litorales con espacios abundantes en recursos naturales, actividades agrícolas, pequeñas comunidades y centros urbanos que permitieron una funcional regionalidad.

En la región del Golfo de México tuvo lugar un espaciamiento de conjunto que llegó a operar con un predominio de la actividad marítimo-mercantil desde los principales puertos con los flujos de la importación de mercancías y la actividad exportadora. Asimismo, surgió una participación comercial intrarregional, que permitió una retroalimentación entre los puertos fluviales y los campos de cultivo, y promovió la extracción de recursos naturales en plantaciones y bosques, vinculándose con comunidades productoras de insumos básicos y con núcleos urbanos consumidores de bienes y mercancías. Así, en la región del Golfo de México es posible encontrar un sistema socioeconómico en el que tienen una participación dominante y centralizada el acopio y la distribución de mercancías desde los puertos de altura y las capitales de los estados costeros: en Veracruz, con el puerto del mismo nombre y Jalapa; Tampico con Ciudad Victoria, Tamaulipas; Campeche con su puerto de altura, y Progreso con Mérida, Yucatán (véase mapa de página 20).

Lo que constituyó la intensa actividad que emprendería el puerto de Veracruz define, en gran medida, las características de lo que fue el núcleo de la regionalidad que sobresalió en el Golfo de México y que se debió, sobre todo, a que fue el principal sitio de recepción del mayor

tráfico marítimo internacional con rutas desde la costa este de Estados Unidos, el Caribe y Europa. Otro factor fue que Veracruz promovió el comercio de cabotaje que se efectuaba a lo largo del litoral y, también,[10] porque se mantuvo como el principal centro de acopio de mercancías de tierra adentro hasta la ciudad de México, primero por los caminos carreteros y después por las rutas de ferrocarril por la vía Córdoba-Orizaba-Puebla o la de Jalapa-Perote-Puebla. En el mapa de página 21 se representa la actividad mercantil que el puerto de Veracruz logró desarrollar en el siglo XIX.

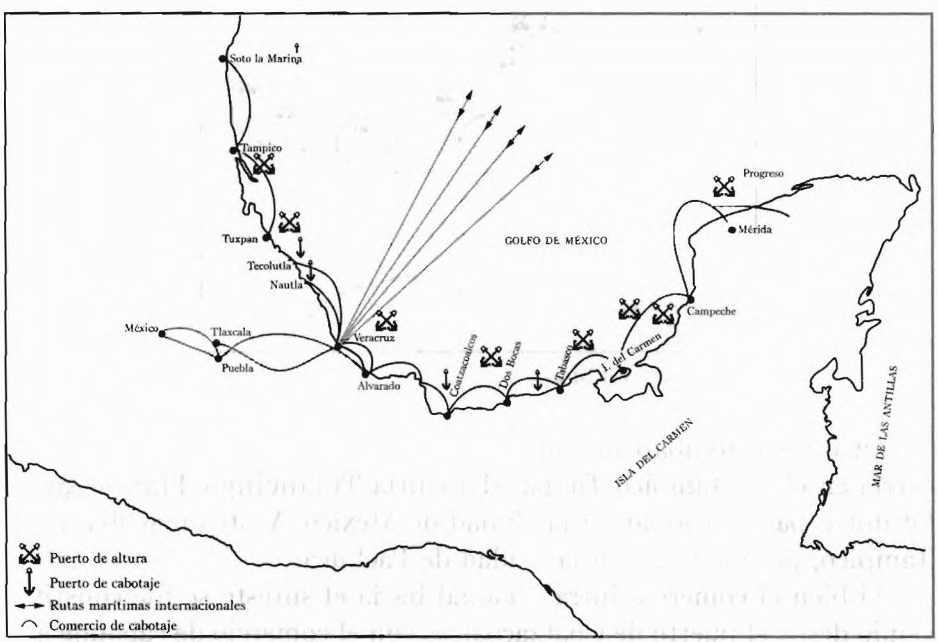



Líneas férreas y sus puntos de origen.

El mapa también cubre los espacios del tráfico marítimo internacional por las distintas rutas que tenían cabida en el Golfo de México, los circuitos del comercio de cabotaje con puertos mayores y el sistema de entrepuertos subordinado por la aduana marítima de Veracruz. Así, el puerto de Veracruz se enlazaba primero con Tecolutla, Nautla, Alvarado, Tlacotalpan y Santecomapan, y a partir de la segunda mitad del siglo XIX, al cobrar mayor dinamismo, lo hizo con aquellos puntos que llegaron a tener la categoría de puertos de altura, como Tuxpan, Coat-

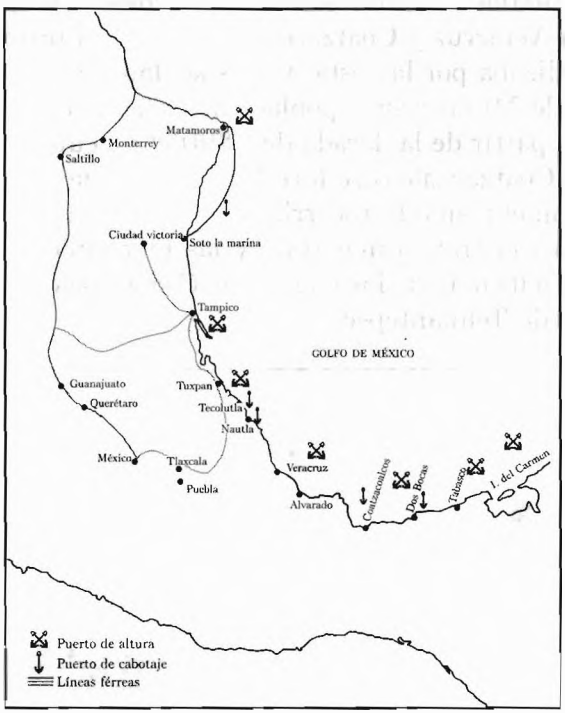
[10] Trujillo Bolio, 2001, p. 169.

zacoalcos, San Juan Bautista, Frontera, Sisal y Progreso. La figura muestra, asimismo, las rutas mercantiles que primero contaron con un trazo carretero y después ferroviario, así como el vínculo del puerto con cinco circuitos comerciales. Dos de ellos confluían en la capital de la República. Uno más, que sobresale en la parte lateral derecha del puerto, fue muy dinámico y comprendía desde Veracruz a Medellín y Alvarado. El cuarto sostenía el tráfico fluvial con Tlacotalpan y, al mismo tiempo, enlazaba la zona de comunidades y poblaciones establecidas al margen del río y los afluentes del Papaloapan que alcanzaban a la zona montañosa de los Tuxtlas. El quinto circuito se constituyó por la relación portuaria entre Veracruz y Coatzacoalcos, que en la primera mitad del siglo XIX se realizaba por la costa, y más adelante río adentro hasta el puerto fluvial de Minatitlán y poblaciones ribereñas como Acayucan. Sin embargo, a partir de la década de 1890 el vínculo de Veracruz con la zona del río Coatzacoalcos se fortaleció cuando la vía férrea conectó dicho puerto con el tramo ferrocarrilero que cruzó el istmo de Tehuantepec, y unió así el tráfico marítimo y las mercancías mexicanas del Atlántico y el Pacífico desde los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, éste en el golfo de Tehuantepec.




Rutas marítimas internacionales que confluían al puerto de Veracruz y demarcación del comercio de cabotaje.

Cabe destacar aquí la importancia de ese comercio intrarregional: primero a través de las vías fluviales y los caminos carreteros y después, a partir del último cuarto del siglo XIX, cuando mostró renovado vigor luego de cobrar mayor fuerza con los tramos de líneas ferroviarias que se tendieron entre varios ejes marcadamente diferenciados desde los puertos a las poblaciones agrarias y, sobre todo, a los centros urbanos. Ejemplo de esto último es el eje Matamoros-Monterrey-Saltillo, o bien el que unía al puerto de Tampico con las ciudades de Saltillo y Monterrey (véase siguiente mapa).

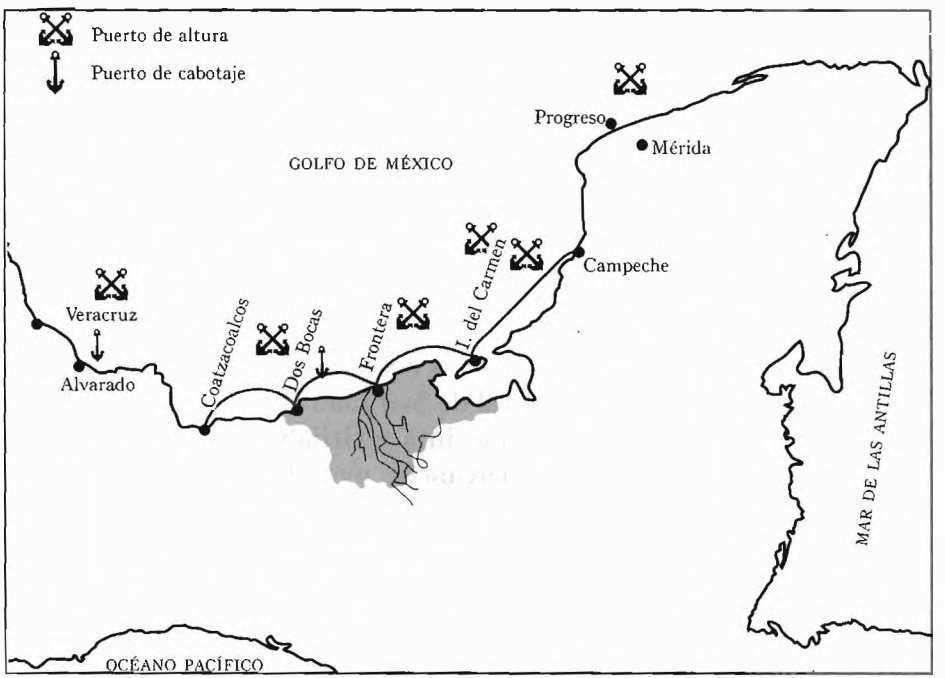



Intercambio mercantil en el Golfo de México.

Otro circuito abarcaba buena parte de la Huasteca veracruzana y corría en el eje Tampico-Tuxpan-Papantla-Tulancingo-Tlaxco-Apan-Otumba, para terminar en la ciudad de México. Y otro más iba desde Tampico, por vía férrea, a la ciudad de Pachuca.

Si bien el comercio intrarregional hacia el sureste se fue constituyendo desde el puerto de Coatzacoalcos con el comercio de cabotaje que llegaba a la costa oriental de la península de Yucatán, su funcionamiento

se hace patente a partir del eje tabasqueño-campechano que, por vía costera, recorría los puertos de Dos Bocas, el fluvial de San Juan Bautista (Villahermosa), Frontera e Isla del Carmen en la zona de la laguna de Términos (véase siguiente mapa). Ese comercio intrarregional también se dio por caminos carreteros, de ferrocarril y distintas vías fluviales como la que iba desde el puerto de San Juan Bautista, con pequeños tramos ferroviarios como Paso del Carrizal y Cárdenas que se conectaban con los afluentes del río Grijalva y Usumacinta para llegar a los puertos de Frontera, y laguna de Términos e Isla del Carmen a partir del río Palizada.




Rutas fluviales en el litoral tabasqueño-campechano y comercio de cabotaje en el sur de la costa atlántica mexicana.

En un principio, el subsistema regional que empezó a constituirse entre los puertos de Campeche y Sisal y la ciudad de Mérida tenía cierta funcionalidad; pero en la década de 1870, con la actividad que se desplegó desde el puerto de Progreso, su interconexión con Mérida y de ésta con tramos ferroviarios hacia Campeche, así como una red que logró cubrir zonas cercanas a la costa como sucedía con los casos de Ticul, Peto, Tzucacab, Espita y Valladolid e Izamal, fue posible el desarrollo de un notable intercambio mercantil entre la costa y la zona centro de la

península; además, éste se vio acompañado de un incremento del tráfico comercial con el exterior debido a la monoexportación henequenera.

Si se hace un balance objetivo de este modelo regional, podemos señalar que con él logran cumplirse los múltiples niveles de integración económica mencionados por Eric van Young.[11] Éstos permitieron que la región del golfo adquiriera una regionalidad funcional a partir de intercambios primarios –administración e impuestos–, secundarios –consumo de bienes imperecederos y de lujo, y flujos de capital–, terciarios –consumo de bienes perecederos en una escala comercial y posiblemente de movilidad laboral– y cuaternarios –consumo de bienes perecederos a pequeña escala.

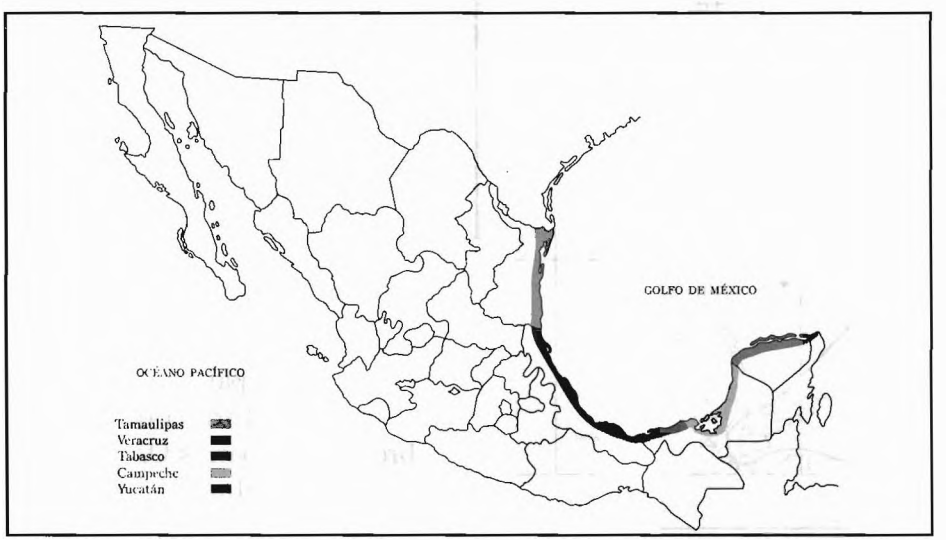
Si bien Veracruz, como principal centro integrador de la región, logró cubrir todos los intercambios que señala Van Young, es importante señalar que en los otros sistemas interregionales también se lograron crear intercambios secundarios y terciarios, como sucedió en los casos de Tampico con San Luis Potosí o Monterrey; lo mismo ocurrió, en el último cuarto del siglo XIX, en los casos de Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, y en el de Progreso, Mérida y las plantaciones de henequén, que alcanzaron los niveles secundario, terciario y cuaternario. Asimismo, hay otros subsistemas intrarregionales, como los de Veracruz-Medellín-Alvarado-Tlacotalpan y los del puerto fluvial de San Juan Bautista con las poblaciones ribereñas de los ríos Usumacinta y Grijalva y con el puerto de Frontera, cuyo intercambio de mercancías y productos se puede ubicar en los rubros terciario y cuaternario.

[11] Van Young, 1991.

Capítulo 3

# La llanura costera en el Atlántico mexicano

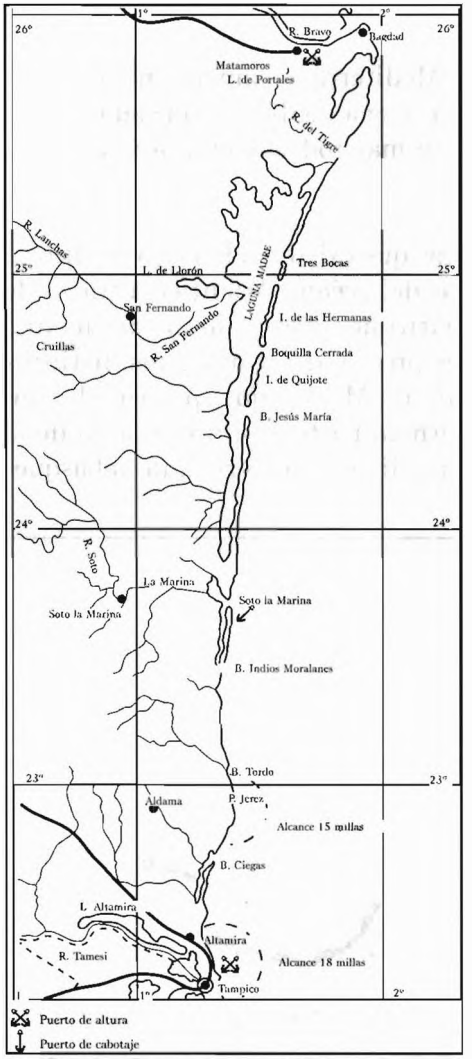
AL GOLFO de México se le ha llamado Mediterráneo americano o interamericano. La razón de esto se debe, en buena medida, a que su entorno geográfico está caracterizado por ser un mar rodeado en gran parte por tierras continentales. No obstante, un buen punto de partida para conocer la delimitación de la zona costera mexicana bañada por el Golfo de México es distinguiendo las distintas cuencas que existen a lo largo del litoral y que entran en contacto con las aguas del océano Atlántico a través de canales, estrechos o algunos pasos marítimos para comunicar sus distintos contornos costeros. Primero, es preciso determinar los distintos litorales de la llanura costera del Golfo de México que, por su adscripción a la geografía política del país, forman parte de cinco estados de la República; se trata de los litorales tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño-campechano y yucateco.




La llanura costera y los litorales del Golfo de México.

## EL litoral tamaulipeco

El acceso al litoral tamaulipeco inicia, por el norte del territorio nacional, a partir del denominado canal de Florida. No obstante, en lo que toca a las costas mexicanas, lo delimita primero el río Bravo en su parte norte, donde río adentro se localiza el puerto fluvial de Matamoros, y por el extremo sur, el río Pánuco. Caracterizan a este litoral sus extensas barras y el río Soto la Marina, pues cuenta con un sistema fluvial conocido como Pánuco-Támesí, que luego de dividirse en varios afluentes llega a comunicar estos dos ríos. Asimismo, en el litoral tamaulipeco existe un gran número de albuferas que empiezan en la laguna Madre y que se forman con el considerable caudal proveniente de ríos menores como el Conchos y el San Fernando. La última parte de este litoral se localiza a partir del recorrido del río Tamesí, que desagua en la laguna de Champayán, y lo bordea también la barra de Tampico, en donde aparece el curso del río Pánuco que desemboca en aguas del Golfo de México.



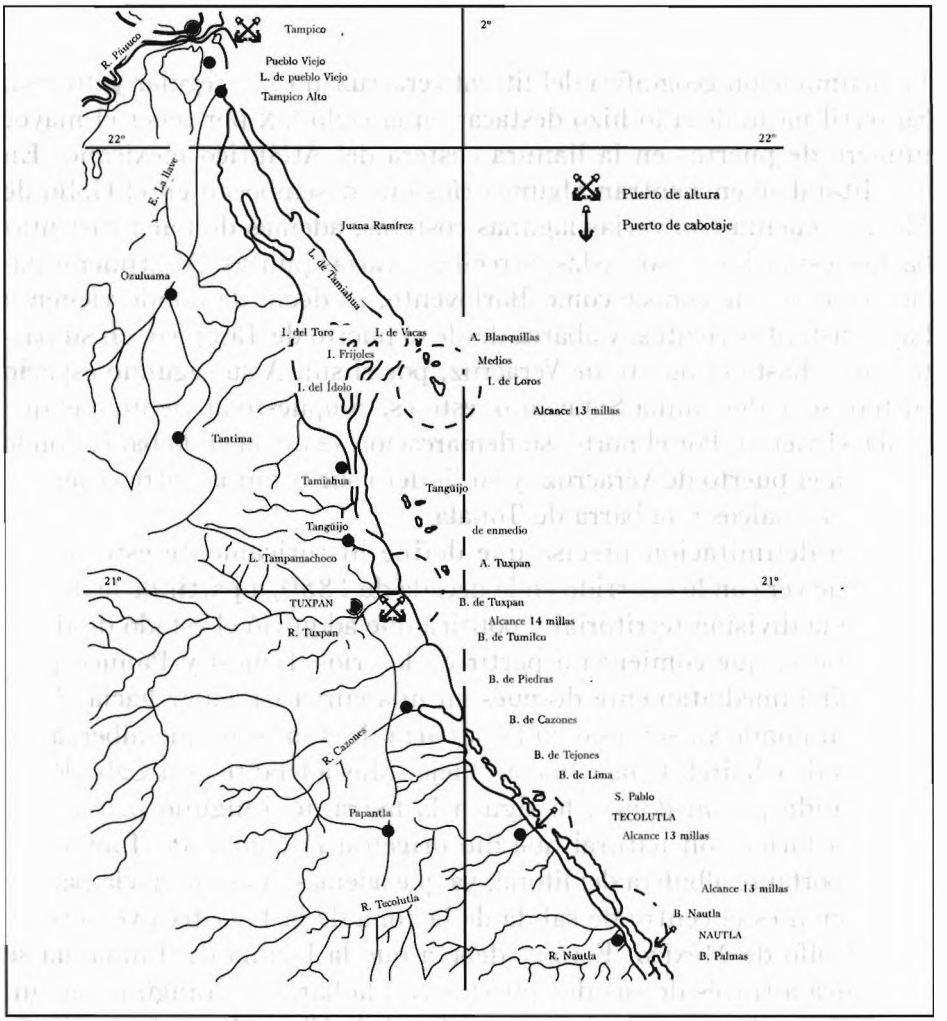

Mapa del litoral tamaulipeco.

Al recorrer este litoral hacia el sur, vemos que el río Soto la Marina vierte su caudal en las lagunas Almagre y Morales, cuyas aguas se diluyen en el Golfo de México. En la parte más estrecha del sur del litoral tamaulipeco sobresalen las barras Ostión y San Vicente y, finalmente, encontramos una bahía que forma la laguna de San Andrés.

## El litoral veracruzano

La delimitación geográfica del litoral veracruzano es irregular y diversa. Su fértil naturaleza lo hizo destacar en el siglo XIX por tener el mayor número de puertos en la llanura costera del Atlántico mexicano. En este litoral se encuentran algunos ríos que desembocan en el Golfo de México; cuenta con varias lagunas costeras, además de tener distintas barras, estuarios, cabos, islas, arrecifes y varias puntas. Al primer espacio costero se le conoce como Barlovento, es decir, de donde vienen o hay constantes vientos, y abarca desde el puerto de Tampico, en su parte norte, hasta el puerto de Veracruz, por el sur. A su segundo espacio costero se le denomina Sotavento, esto es, el opuesto al viento o el que recibe el viento. Por el norte, su demarcación se inicia en la bahía donde se ubica el puerto de Veracruz, y su lindero sur termina entre el puerto de Coatzacoalcos y la barra de Tonalá.

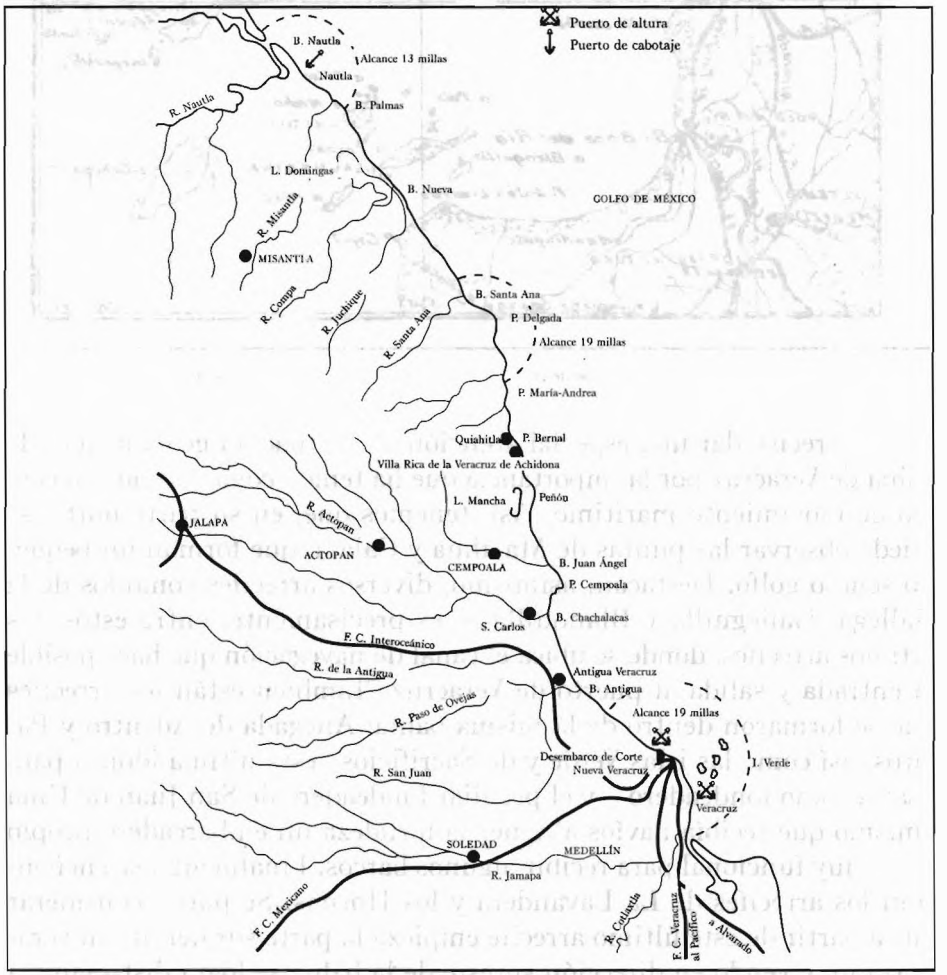
Una delimitación precisa que define históricamente este litoral tiene que ver con lo ocurrido en la década de 1850, a partir de la definición de la división territorial y política que adquirió el estado desde su parte norte, que comienza a partir de los ríos Tamesí y Pánuco para irrumpir inmediatamente después en una curva irregular hacia el sureste, en donde va sobresaliendo la barra de Tampico, que alberga las lagunas de Chairel, Cila y Pueblo Viejo. Más adelante está Cabo Rojo, constituido por médanos; le siguen la barra de Tangüijo primero, y luego la formación natural que dio origen a la laguna de Tamiahua, una importante albufera del litoral, ya que además de ser propicia para la navegación es el centro de salida de la zona de la Huasteca veracruzana al Golfo de México. Esto se debe a que la laguna de Tamiahua se comunica a través de sus dos puertas con la barra de Tangüijo, al sur, y con el río Pánuco por el canal artificial de Chijo, lo cual permite la navegación de embarcaciones de bajo calado. En esta misma zona, cerca del litoral veracruzano se encuentran las islas Juana Ramírez, Burro, Frijoles, Pájaros, Lobos, Ídolo y Toro. Más abajo, el litoral veracruzano se caracteriza por la presencia de una serie de barras más, en las que desembocan algunos ríos de importancia. Así, en este litoral despunta la barra de Tuxpan, que destaca por su tierra baja, por encontrarse allí la desembocadura del río Tuxpan y porque en una de sus márgenes se estableció un fondeadero que no tardó en funcionar como prominente puerto fluvial.




Mapa del litoral veracruzano desde el río Pánuco al puerto de Nautla.

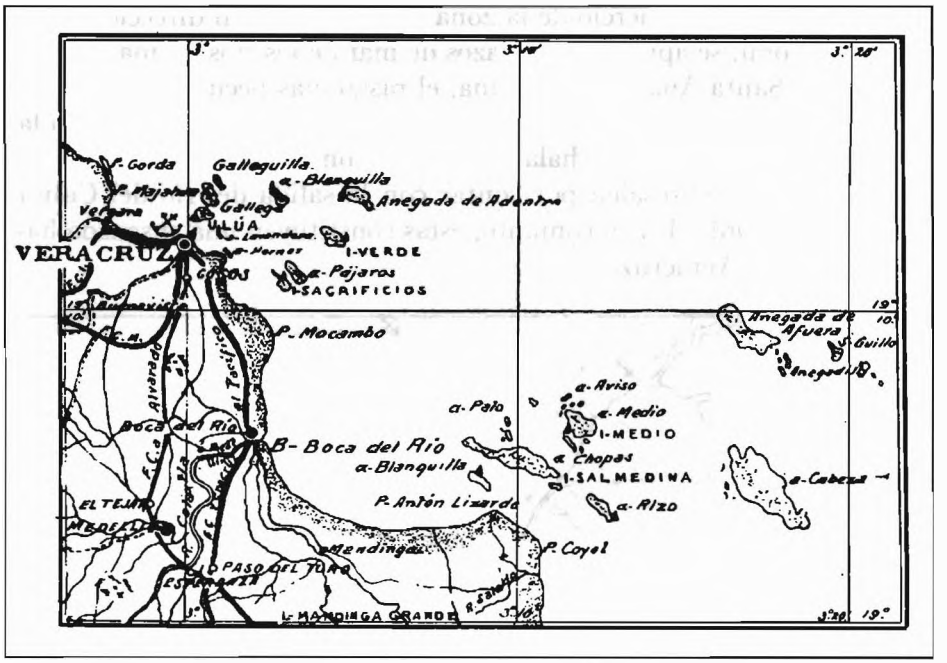
Más al sur del litoral veracruzano se advierte una primera barra en la que desemboca el río Cazones y, más adelante, continúan otras barras como Palmas, Nueva y Tecolutla. Fue en esta última desembocadura del río donde pudo instalarse otro pequeño puerto de cabotaje que, al poco tiempo, se convirtió en la puerta de comercio de lo que se conoció durante el siglo XIX como el Cantón de Papantla. Finalmente, el litoral veracruzano tiene una barra más, la de Nautla, con su pequeño río que sale al mar. Esta barra permitió que se asentara otro fondeadero que serviría

como la puerta de comercio de la zona de Misantla. En dirección al sureste del litoral, se aprecian los brazos de mar de los ríos Palmas, Coípa, Juchique y Santa Ana. En esta zona, el rasgo más peculiar son las distintas puntas que van sobresaliendo, como Delgada y Cempoala –en las que desemboca del río Chachalacas– y otras como María Andrea, Bernal y Antigua, que sobresalen por contar con la salida del río del Colibrí hasta Punta Gorda. En su conjunto, éstas constituyen una ensenada hasta el puerto de Veracruz.[12]




Mapa del litoral veracruzano del puerto de Nautla al río Medellín.

[12] Ausuro, 1984, p. 15.




Mapa del litoral veracruzano. Indica desde la bahía del puerto de Veracruz a la punta de Antón Lizardo.

Es preciso dar una especial atención a la situación geográfica de la bahía de Veracruz por la importancia que ha tenido como legendario centro de movimiento marítimo. Así, tenemos que, en su parte norte, se puede observar las puntas de Majahua y Caleta, que forman un pequeño seno o golfo. Destacan, asimismo, diversos arrecifes como los de la Gallega, Galleguilla y Blanquilla, y es precisamente, entre estos dos últimos arrecifes, donde se ubica el canal de navegación que hace posible la entrada y salida al puerto de Veracruz. También están los arrecifes que se formaron dentro de la misma bahía: Anegada de Adentro y Pájaros, así como las islas Verde y de Sacrificios –esta última idónea para usarla como fondeadero–, y el peculiar fondeadero de San Juan de Ulúa –mismo que recibía navíos al tener la fortaleza un embarcadero propio y ser muy funcional para recibir algunos barcos. Finalmente, se encuentran los arrecifes de La Lavandera y los Hornos. Se puede considerar que a partir de este último arrecife empieza la parte sur del litoral veracruzano, y yendo en dirección sureste de la bahía se logra distinguir la punta de Mocambo, en uno de cuyos costados desagua el río Medellín. También destaca la rada de Antón Lizardo entre los arrecifes de Chopos

y Coyol, que le permiten funcionar como resguardo de los vientos y ser un seguro fondeadero. Destaca, más adelante, toda una sucesión de pequeños arrecifes: Blanquilla y Rizo, de Polo y de Chopos, Cabeza, Anegada de afuera y también las islas Medio y Salmedina.

Al recorrer la costa veracruzana hacia el sur observamos a continuación la barra de Alvarado con su gran laguna que se despliega atrás y a lo largo del litoral. Dado que brinda abrigo contra los vientos, permitió el establecimiento de un puerto fluvial. En esta misma zona, los brazos del río Papaloapan y sus diversos afluentes que desaguan en la laguna de Alvarado, permiten que en su rica cuenca se desarrolle la navegación río arriba y que tenga cabida el tráfico naviero entre los puertos fluviales de Alvarado y Tlacotalpan. A partir de las puntas de Roca Partida y Norillos, se encuentra justamente la entrada a la laguna de Santecomapan donde, por un tiempo, funcionó un fondeadero de considerable actividad. Esta zona del litoral veracruzano se completa con la punta de Zapotal.[13]

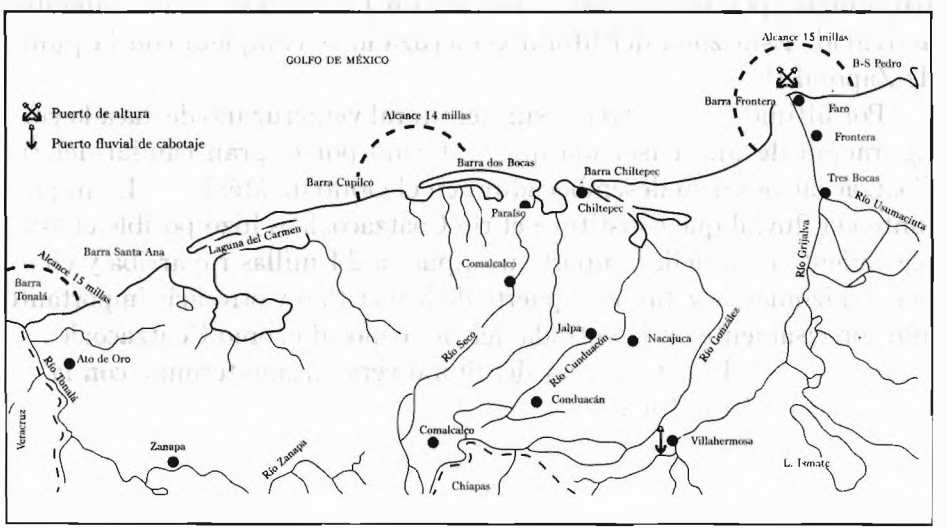
Por último, en el extremo sur del litoral veracruzano destaca la configuración de una ensenada que se formó por el gran caudal del río Coatzacoalcos en su desembocadura en el Golfo de México.[14] La importante vía fluvial que constituye el río Coatzacoalcos hizo posible el establecimiento de muelles importantes, pues a 24 millas río arriba y en su margen izquierda se fundó el puerto de Minatitlán y otro más importante aún, precisamente en la entrada del río, conocido como Coatzacoalcos o Puerto México. El extremo sur del litoral veracruzano termina con la salida al mar del río Tonalá.

## El litoral de la región déltica de las costas de Tabasco y Campeche

Las ricas y peculiares tierras bajas de Tabasco y sus abundantes fuentes hidráulicas que recorren el territorio en distintas direcciones hacen que el litoral tabasqueño esté constituido por cuencas, barras y lagunas en los 200 kilómetros que lo comprenden, y en donde también desembocan importantes ríos. La parte norte de este litoral inicia con la cuenca occidental, también conocida como de Tonalá, y se va delineando por el

[13] Jausuro, 1884.
[14] Galindo y Villa, 1930, p. 38.

curso del río del mismo nombre, el cual, a su vez, sirve para dividir territorialmente los estados de Veracruz y Tabasco. La continuación de este litoral se diferencia por un complejo hidráulico constituido por la barra, el río y la laguna de Santa Ana. Con dirección este-oeste del litoral destaca la barra de Sánchez Magallanes, con el desagüe de la laguna del Carmen, y otras pequeñas albuferas como Palmar, Ostional, Pajonal, Machorra y Arrastradero. Después, continuando el recorrido hacia el sur, destaca la barra de Cupilco y, más adelante, la de Dos Bocas, en donde desemboca el río Seco que, por su buen calado, permitió desde la segunda mitad del siglo XIX la instalación de un embarcadero. A continuación está la barra de Chiltepec, misma que sobresale por ser la más amplia del litoral y que, en su lado izquierdo, cuenta con la laguna de Mecoacán y la desembocadura del río González.




Mapa del litoral tabasqueño.

Sin duda, la barra oriental –también conocida como Frontera–, es la más importante del litoral tabasqueño dado que la misma formación de los caudalosos ríos Grijalva y Bajo Usumacinta hicieron posible la navegación fluvial por una zona de bosques tropicales. De ahí el establecimiento del puerto de Frontera en la ribera oriental de la desembocadura, y del puerto fluvial de San Juan Bautista –después llamado Villahermosa–, al que se ubicó río adentro del Grijalva sobre su margen izquierda.[15]

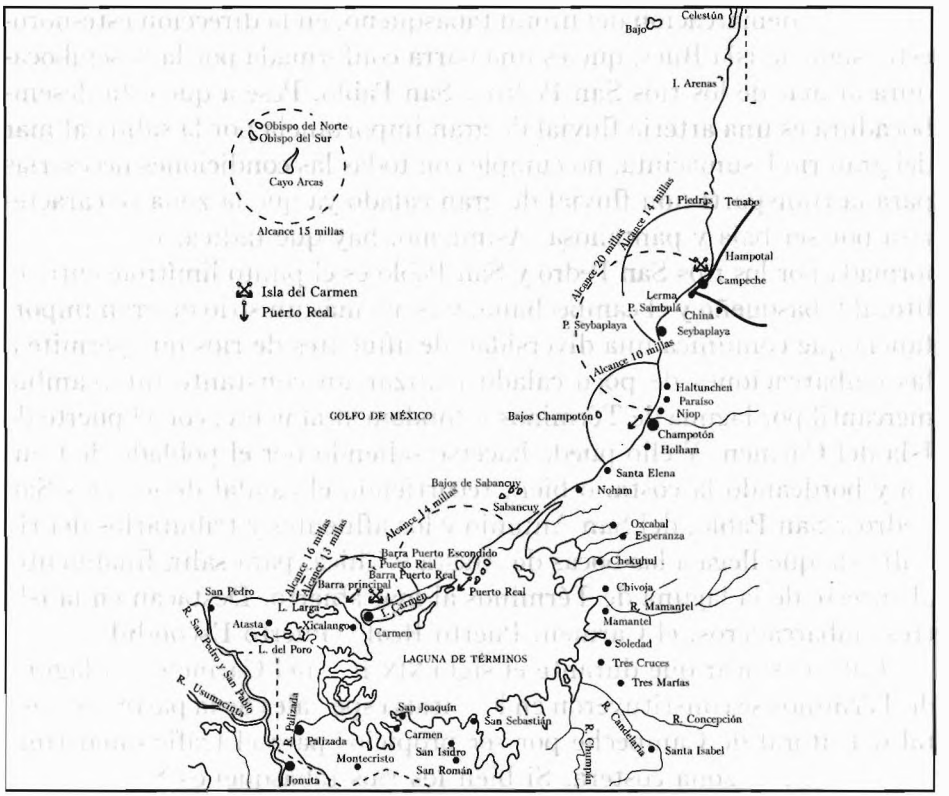
[15] Rovirosa, 1890, p. 110.

A esta demarcación del litoral tabasqueño, en la dirección este-noroeste, sigue la isla Buey, que es una barra conformada por la desembocadura al mar de los ríos San Pedro y San Pablo. Pese a que esta desembocadura es una arteria fluvial de gran importancia por la salida al mar del gran río Usumacinta, no cumple con todas las condiciones necesarias para la transportación fluvial de gran calado ya que la zona se caracteriza por ser baja y pantanosa. Asimismo, hay que indicar que la barra formada por los ríos San Pedro y San Pablo es el punto limítrofe entre el litoral tabasqueño y el campechano, y es además un sitio de gran importancia que comunica una diversidad de afluentes de ríos que permite a las embarcaciones de poco calado realizar un constante intercambio mercantil por laguna de Términos y, fundamentalmente, con el puerto de Isla del Carmen. Y ello puede hacerse saliendo por el poblado de Centla y bordeando la costa, o bien, recorriendo el caudal de los ríos San Pedro y San Pablo, del San Antonio y los afluentes y tributarios del río Palizada que llega a las bocas de Atasta y Chica, para salir, finalmente, al sureste de la laguna de Términos al mar abierto. Destacan en la isla tres embarcaderos: el Carmen, Puerto Real y Puerto Escondido.[16]

Cabe destacar que durante el siglo XIX Isla del Carmen y la laguna de Términos se constituyeron en los sitios especiales de la parte occidental del litoral de Campeche por ser propicios para el tráfico marítimo y fluvial en la zona costera. Si bien los ríos tabasqueños San Pedro y San Pablo que desembocan en la laguna de Términos favorecen un considerable tránsito de embarcaciones, en este espacio geográfico no es menos importante la ensenada de la laguna que permite comunicar a las embarcaciones con el mar. Henri Laurent Rivière ofrece una descripción muy clara e ilustrativa de cómo se realizaba la navegación entre el mar, la laguna y los ríos para recorrer esta zona del litoral campechano hacia el año de 1865, luego de señalar que:

> se puede igualmente llegar saliendo de la Laguna de Términos, donde El Carmen [Isla del Carmen] es un punto de reunión, fuera de las eventualidades peligrosas del mar. Se entra de la laguna al interior por el Río Palizada, que ocupábamos; se remonta hasta Jacinta; se toma entonces el Río Usumacinta, que conduce, por el Codo de San Pedro, al río de Tabasco. Es una vuelta bastante larga pero segura.[17]

[16] De Vos, 1988, p. 25.
[17] Rivière, 1967, p. 46.



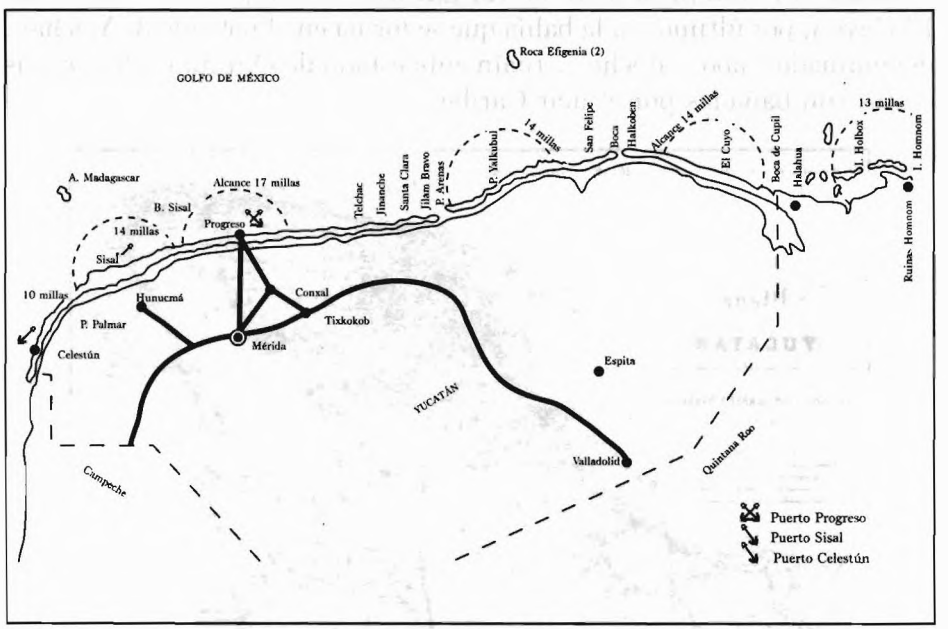

Mapa del litoral de Campeche.

Este sistema interior, en particular en su parte occidental, lo constituyen otras tantas vías de comunicación fluvial a través de varias rías como Sambacuy, Calax, Oxcabal, Esperanza y Chekubul, así como los ríos Mamantel, Candelaria y Cumpan; al salir al mar estos ríos, en las bocas de Pargos y Balchaca, propiciaron un sistema para realizar el tráfico de cabotaje que se estableció con el puerto situado en Isla del Carmen y con el pequeño embarcadero conocido como Puerto Real, ubicado en el extremo sur de Isla del Carmen, y frente al llamado brazo de mar Sambacuy; en este punto, a su vez, tuvo también cabida el comercio marítimo de cabotaje.

La tercera gran zona del litoral tabasqueño-campechano corresponde a la parte firme de la costa atlántica del estado de Campeche y que es, básicamente, la entrada a la península de Yucatán. Ésta inicia en la barra de Champotón, la cual, gracias a su pequeña ensenada, ofrecía abrigo a

las embarcaciones costeras de poco calado. El caudal del río Champotón permitía la navegación hasta la barra en el litoral a las canoas de fondo plano y cayucos que salían de la corriente fluvial con maderas preciosas, tintóreas y gomas, o bien, desde la desembocadura, las embarcaciones surcaban río adentro cargadas con mercancías para su distribución en distintos poblados del interior.

El litoral de Tabasco y Campeche continúa el recorrido hacia el norte con las ensenadas de riberas arenosas de Seiba Playa. Luego, en la punta que sobresale se encuentra el poblado costero de Lerma y, más adelante, la pequeña bahía en la que se ubica el puerto de Campeche. En esta parte del litoral es importante la sonda de Campeche que, por su profundidad, contorno y límites, permite que en su puerto natural puedan refugiarse las embarcaciones de gran calado.



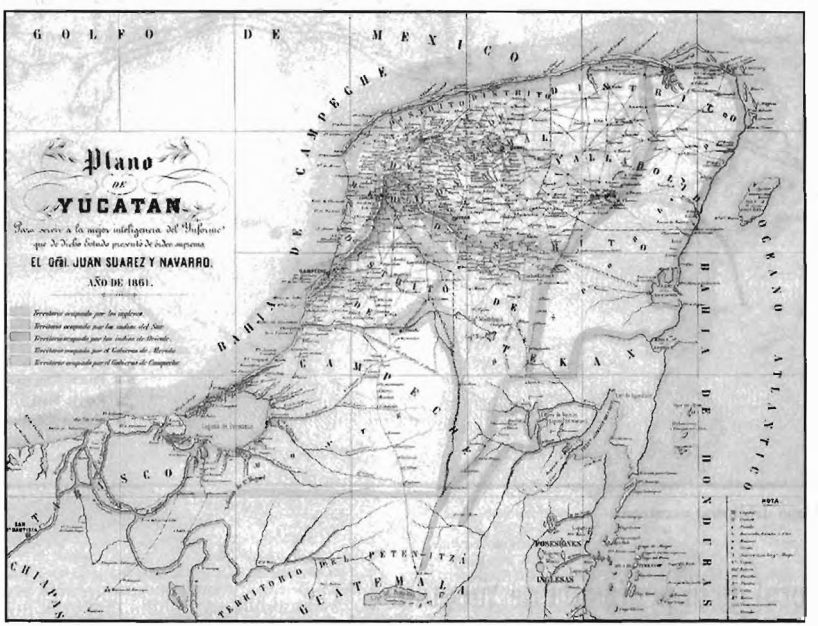

Mapa del litoral yucateco.

## El litoral de la península de Yucatán

Entre los riachuelos y los asentamientos de población establecidos en la costa caliza del sureste mexicano destaca el litoral septentrional yucateco. A la altura de los pequeños ríos Jaime, Chichic, Las Rocas, Punta

Daga, Isla Arenas y Chapote se ubica esta parte de la costa este de la península de Yucatán. Ahí se encuentra la ciénaga que se hace en el poblado de Celestún, donde se fundó un activo puerto que sirvió como sitio para la explotación de las salinas y la actividad pesquera. En dirección noreste de la península y poco después de los poblados costeros de Palmas a Punta de Piedras, se estableció el puerto de altura de Sisal, con un largo muelle de madera para que los barcos de gran calado pudieran fondear en ese sitio.

Hacia el este de la península de Yucatán van sucediéndose otros pequeños poblados costeros como Kopte, Chaventún y, a continuación, Chuburna. Más adelante se encuentra una bahía abierta que fue propicia para establecer el puerto de Progreso.[18] El litoral de la península de Yucatán, en su costa noreste, termina primero en las bocas de Dezilam y después en el estero salinero de río Lagartos, la laguna Yalahua, el río El Cuyo y, por último, en la bahía que se forma en el poblado de Yalchán, denominado Cabo Catoche, actualmente estado de Quintana Roo, cuyas costas son bañadas por el mar Caribe.




Plano de Yucatán donde aparecen los litorales campechano y yucateco.

[18] Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957.

Capítulo 4

# Puertos del Golfo de México durante la centuria decimonónica

La división política que en el transcurso del curso del siglo XIX llevó a la conformación de los estados de la República Mexicana, propició que en el vasto litoral del Atlántico mexicano se mantuvieran en operación algunos puertos y que se fundaran otros en entidades como Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán. Ello dio pie a un activo intercambio mercantil en el entorno de la navegación de altura y cabotaje que cubría el amplio espacio del Golfo de México. Sin embargo, lograr esto no fue sencillo ya que cuando se inició el México independiente no se contaba con las condiciones adecuadas para la creación de puertos naturales que fortalecieran el comercio de altura. Recordemos que, en efecto, la zona costera del Atlántico mexicano carece de la profundidad necesaria para facilitar la entrada de barcos de gran calado, y durante la primera mitad de la centuria decimonónica no había condiciones suficiente para establecer puertos artificiales. Ante la necesidad de contar con embarcaderos y fondeaderos en los distintos litorales del Atlántico mexicano, se realizaron diversas construcciones artificiales para tener mayor actividad marítima en puertos como Veracruz, Campeche, Sisal y Progreso, o bien, establecer varios puertos fluviales, como los de Matamoros, Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Alvarado, Tlacotalpan, Frontera y San Juan Bautista, para proteger a las embarcaciones de las corrientes marítimas. Así, resulta interesante hacer la reconstrucción histórica de cada uno de estos puertos del siglo XIX, pues su creación, crecimiento y, en algunos casos, su poca operatividad, presentan un panorama enriquecedor sobre la vida portuaria y marítima en el Golfo de México.

Situaciones de orden político que van desde la inestabilidad de los diversos gobiernos que hubo entonces, conflictos intestinos y las intervenciones extranjeras, así como cambios en la legislación portuaria mexicana y las propias transformaciones del comercio marítimo, impulsaron la creación de nuevos fondeaderos. Todo ello contribuyó, también, a

que algunos puertos destacaran como los más importantes en el Golfo de México y a que algunos pequeños puertos, que incluso eran simples embarcaderos, adquirieran con el tiempo funciones propias de puertos de cabotaje y de altura.

Por esto, una aproximación histórica de cada uno de los puertos que se establecieron en el Golfo de México nos permitirá tener una mejor comprensión de las continuidades, discontinuidades y, en algunos casos, del gran auge portuario que se vivió en las costas del Atlántico mexicano.

## Matamoros, el puerto estratégico del noratlántico mexicano

El referente histórico que revela la importancia de Matamoros como puerto estratégico se remonta a principios del siglo XIX, cuando las Cortes Españolas emitieron el decreto que autorizaba su apertura al comercio exterior, con la imposición del arancel respectivo, el 15 de diciembre de 1821. Ya como puerto, a Matamoros se le ubicó el 28 de enero de 1823 en la llamada congregación del Refugio, que contaba con un asentamiento poblacional en la orilla derecha del río Bravo. La actividad del puerto de Matamoros cobró relevancia para la nación mexicana por ser puente de entrada y salida de mercancías legales e ilegales a lo largo del río Bravo. Al mismo tiempo, era el principal punto de referencia con el exterior en el noratlántico mexicano a pesar de que los barcos tenían que ser cargados o descargados desde el litoral, principalmente en la bahía de Brazos, por no tener la desembocadura del río Bravo un gran caudal para recibir barcos extranjeros de gran calado. El documento gubernamental, *Memoria de Hacienda para el año de 1827*, señala que Matamoros ya se había abierto al comercio marítimo desde esa fecha.[19] Esto se ratifica con la ley del 22 de febrero de 1832, cuando se da cabida al flujo del comercio interior y exterior a través de Matamoros. Sin embargo, Matamoros se vio afectado en sus actividades portuarias por los vaivenes políticos que se extendieron en buena parte de la década de 1830, y fue hasta el año de 1837 que se le dio nuevamente la importancia de puerto de altura. El 17 de mayo de 1838 la barra de Matamoros se abrió al comercio exterior con carácter de receptoría, pero sujeta a la de Tamaulipas; esto se determinó así como una medida emergente para que

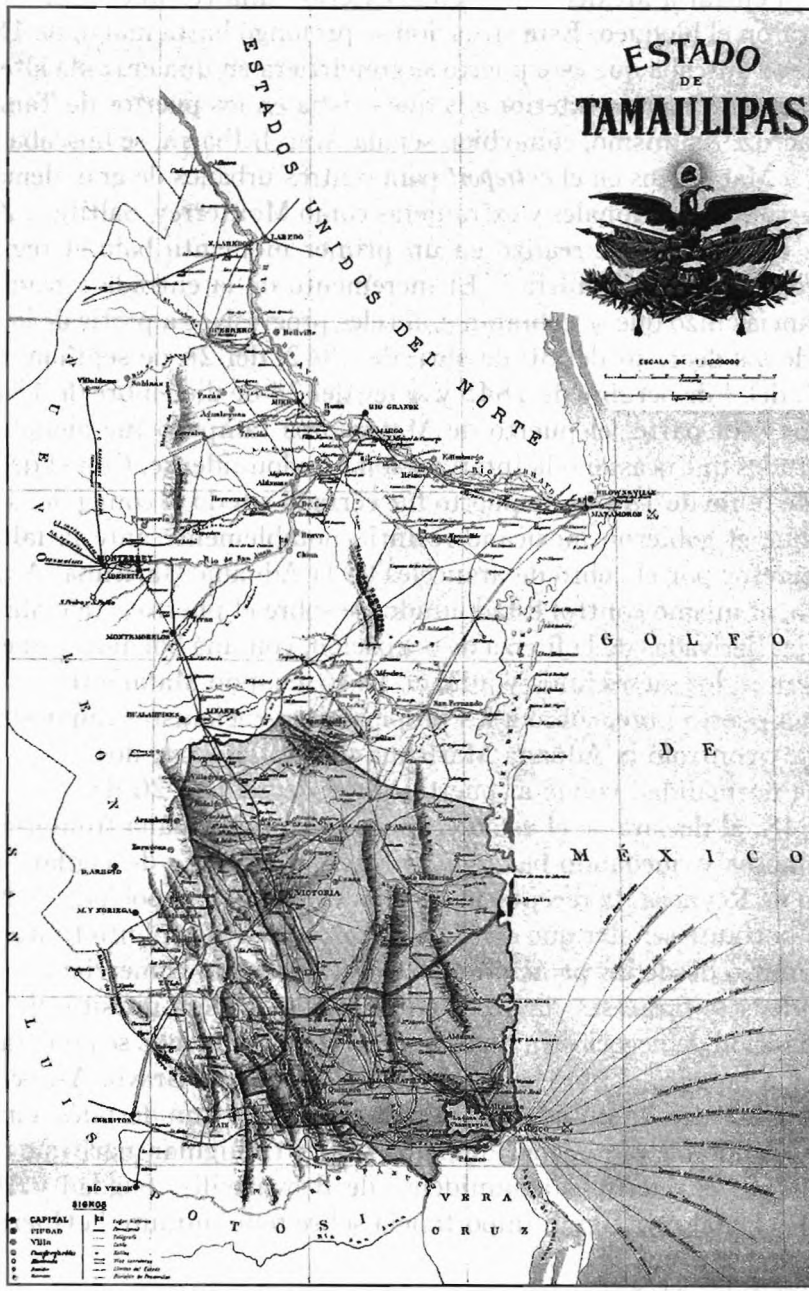
[19] Sánchez Gómez, 1998.

pudiera entrar a México el comercio exterior, una vez que los franceses declararon el bloqueo. Esta situación se prolongó hasta marzo de 1839, ya que se buscaba que este puerto se convirtiera en una entrada alternativa para el comercio exterior a la que existía en los puertos de Tampico y Veracruz. Asimismo, como bien señala Araceli Ibarra, se buscaba convertir a Matamoros en el *entreport* para centros urbanos de gran demanda de mercancías nacionales y extranjeras como Monterrey, Saltillo y Zacatecas, aunque ello se realizó en un primer momento bajo el régimen arancelario prohibicionista.[20] El incremento de la entrada y salida de mercancías hizo que se cobraran aranceles progresivos a partir de la emisión de los decretos del 30 de abril de 1842, del 26 de septiembre de 1843, del 4 de octubre de 1845 y la ley del 24 de diciembre de 1849.[21]

Por otra parte, el puerto de Matamoros tampoco fue ajeno a las vicisitudes que ocasionó la intervención estadounidense. Con el decreto de 2 de junio de 1846 este puerto fue cerrado a todo el comercio, situación que el gobierno mexicano resintió notablemente ante la falta de los ingresos por el cobro de aranceles en la Aduana Marítima. A pesar de ello, el mismo control estadounidense sobre el puerto atrajo algunas ventajas derivadas de la fuerza de ocupación, con una bonanza comercial pasajera en los meses junio y julio de 1846, cuando Matamoros se abrió y, como puerto libre, cobró a los propios intervencionistas impuestos de guerra y controló la Aduana Marítima por un lapso de dos años.[22]

La normalidad volvió al puerto con el decreto de 20 de noviembre de 1848, al declararse el establecimiento de una aduana fronteriza en Matamoros y quedando bajo sus órdenes, como sitio de vigilancia, el punto de Reynosa, la receptoría de Villa Camargo y el poblado de Mier. Es importante señalar que en Matamoros, por ser un punto fronterizo, se permitió desde un principio que se establecieran comerciantes estadounidenses, franceses, ingleses e irlandeses, y fuera un sitio de gran proliferación de negocios en una franja de territorio donde se pudiera realizar con holgura el libre comercio a lo largo del río Bravo. Así ocurrió durante la segunda mitad de la década de 1850 y aun después, cuando tuvo una notable presencia el llamado tráfico triangular marítimo constituido por el puerto estadounidense de Brownsville, Bagdad y Matamoros, el cual cobró gran importancia sobre todo durante la Guerra de

[20] Ibarra, 1998, p. 340.
[21] Cfr. Sierra y Martínez, 1973, pp. 83-109.
[22] Zorrilla, 1973, pp. 49-93.




Carta histórica del estado de Tamaulipas. Se advierten los puertos de altura de Matamoros y Tampico.

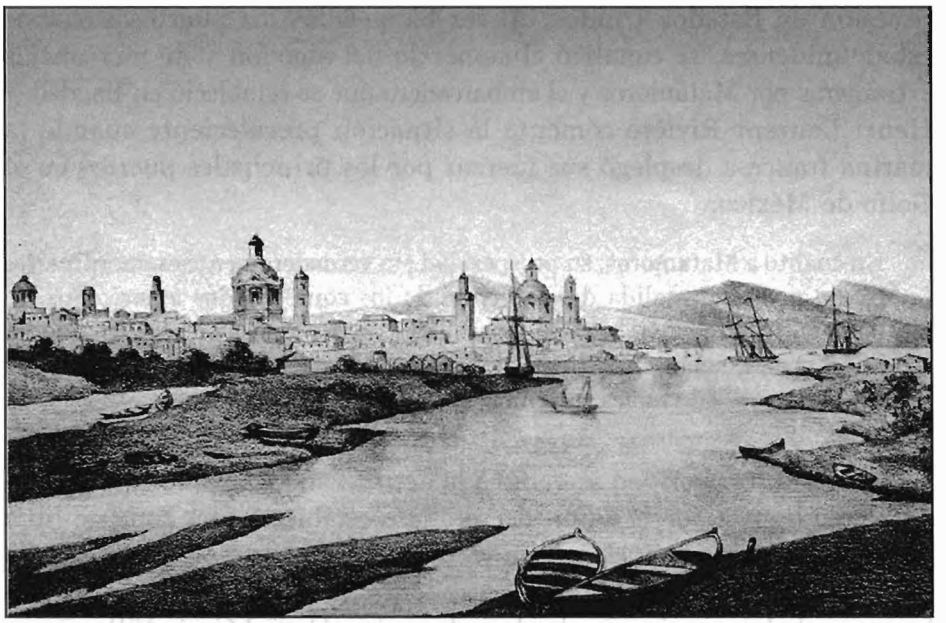
Secesión de Estados Unidos. Al ser bloqueados los puertos surianos estadounidenses, se canalizó el comercio del algodón y de mercancías extranjeras por Matamoros y el embarcadero que se estableció en Bagdad.[23] Henri Laurent Rivière comenta la situación prevaleciente cuando la marina francesa desplegó sus fuerzas por los principales puertos en el Golfo de México:

> En cuanto a Matamoros, su prosperidad era verdaderamente extraordinaria. Como puerta de salida del comercio de los confederados americanos, se había edificado, instalado y desarrollado una ciudad artificial de sesenta mil almas, llena de riquezas, con cientos de barcos en su rada, y de la cual los impuestos aduanales sostenían la renta pública.[24]

La supuesta prosperidad se debió a la actitud adoptada por el gobierno de Tamaulipas a partir de un decreto que estableció una zona de libre comercio en la frontera, el cual provocó que en el puerto de Matamoros se incrementara el contrabando y el fraude, tanto por parte de comerciantes como de los propios empleados aduanales. Daniel Cosío Villegas, en su obra *Política aduanal mexicana*, advierte que al finalizar 1851 el general Francisco Ávalos, apoyado por los comerciantes de Matamoros, expidió un nuevo arancel que contradecía al de 1845, al permitir la libre importación de hilados y tejidos, ropa, manufacturas, algodón en rama y varios productos de consumo ordinario.[25] Si bien se cuestionó el papel del gobierno federal, el contrabando se mantuvo en Matamoros hasta que esta práctica fue proscrita por el Congreso de la Unión el 30 de julio de 1861 llevando a la ilegalidad esas actividades de la zona portuaria.[26]

Durante el Imperio de Maximiliano de Habsburgo, desde 1864 e incluso después de su caída en 1869, Matamoros conservó la aduana y destacó como un puerto importante en el Golfo de México, con su respectiva zona de libre comercio. Para ese entonces se inició un programa para reorganizar las aduanas del país, y Matamoros quedó específicamente contemplado en el Reglamento de Aduanas Marítimas y Fronterizas del 1o. de enero de 1872, que lo habilitó como puerto para el comercio exterior.

[23] Cerutti, 1991, pp. 49-93.
[24] Rivière, 1967, p. 54.
[25] Cosío Villegas, 1930, pp. 31-32.
[26] Sierra y Martínez, 1973, p. 138.



Vista del puerto de Matamoros.

A pesar de lo anterior Matamoros, por ser puerto libre, no dejó de ser un centro propicio para el contrabando y el comercio ilegal de gran escala; dicho sea de paso, estas actividades las realizaban las casas comerciales estadounidenses e inglesas establecidas en el puerto.[27] Durante el Porfiriato, Matamoros mostró una intensa actividad marítima de las mercaderías procedentes de Galveston y Nueva Orleans, y un importante intercambio comercial costero que se dirigía, tierra adentro, a la ciudad de Monterrey; ello abrió un corredor de mercancías tanto para la exportación como para el mercado interno que se vio fortalecido, en la región del noreste mexicano, con un sistema ferroviario el cual unió a este puerto con Nuevo Laredo y Monterrey: primero, con el tramo que comprendió de Matamoros a Las Cuevas (que en 1884 ya tenía 120 kilómetros de vía) y otro más, que se hizo realidad a finales del Porfiriato y que abarcaba a toda esta región del país, que unió al puerto con Nuevo Laredo y Monterrey. Al mismo tiempo, la capital de Nuevo León se convirtió en el punto de enlace de Matamoros no tan sólo con Ciudad Victoria, sino también con el puerto de Tampico.

[27] Ibarra, 1998, pp. 340-343.

## Soto la Marina

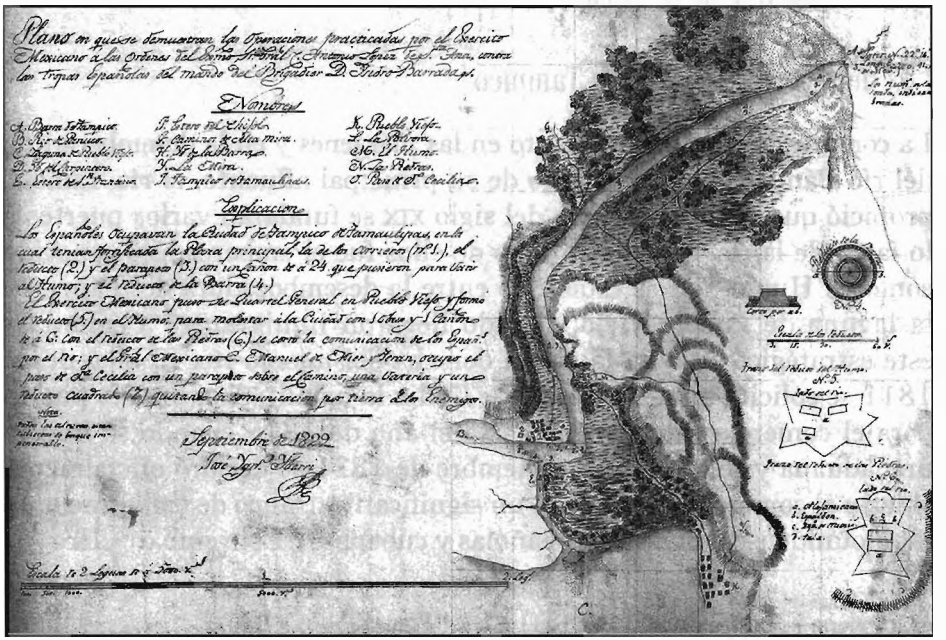
A pesar de que Soto la Marina era un pequeño embarcadero del litoral tamaulipeco, durante la guerra de Independencia sobresalió como sitio estratégico para las guerrillas insurgentes, pues fue utilizado por Francisco Javier Mina para desembarcar sus fuerzas y unirse a los rebeldes independentistas.[28] El puerto de Soto la Marina se abrió al comercio exterior por un decreto de las Cortes Españolas, y ello se ratificó con el arancel que se cobraría a partir del 15 de diciembre de 1821. Dicha prerrogativa se vino abajo con el decreto del 3 de agosto de 1833, que habilitaría a Soto la Marina tan sólo para el comercio de cabotaje hasta el 17 de febrero de 1837. Después, este pequeño puerto solamente se abrió al comercio de altura en dos ocasiones: primero con el decreto de 17 de mayo de 1838, como consecuencia del bloqueo francés y, más tarde, en julio de 1846, con la ocupación de los puertos de Veracruz y Tampico por parte de las fuerzas estadounidenses. Sin embargo, la ley de 24 de noviembre de 1849 lo vuelve a definir como puerto menor, sujeto a la jurisdicción aduanal de Tampico.[29] Soto la Marina funcionará como puerto de cabotaje en virtud del Reglamento de Aduanas Marítimas y Fronterizas que se publica en enero de 1872.

## Los puertos de la barra de Tampico

La construcción de muelles tanto en las márgenes y en la desembocadura del río Pánuco como a lo largo de su principal afluente, el río Tamesí, propició que en el transcurso del siglo XIX se fundaran varios puertos a lo largo de la ría. El más antiguo de ellos fue el embarcadero conocido como El Humo, que se estableció entre la desembocadura del Pánuco y la laguna de Pueblo Viejo, cuando llegaron inmigrantes a colonizar este estratégico sitio en la ribera derecha del mismo río. Si bien desde 1811 se solicitó ante las Cortes de Cádiz la habilitación de este puerto para el comercio exterior, fue hasta el año de 1815 cuando se instaló una aduana y sólo el 15 de diciembre de 1821 se declaró oficialmente abierto al comercio exterior con un significativo tráfico de embarcaciones estadounidenses, inglesas, españolas y cubanas.[30] Este embarcadero fue

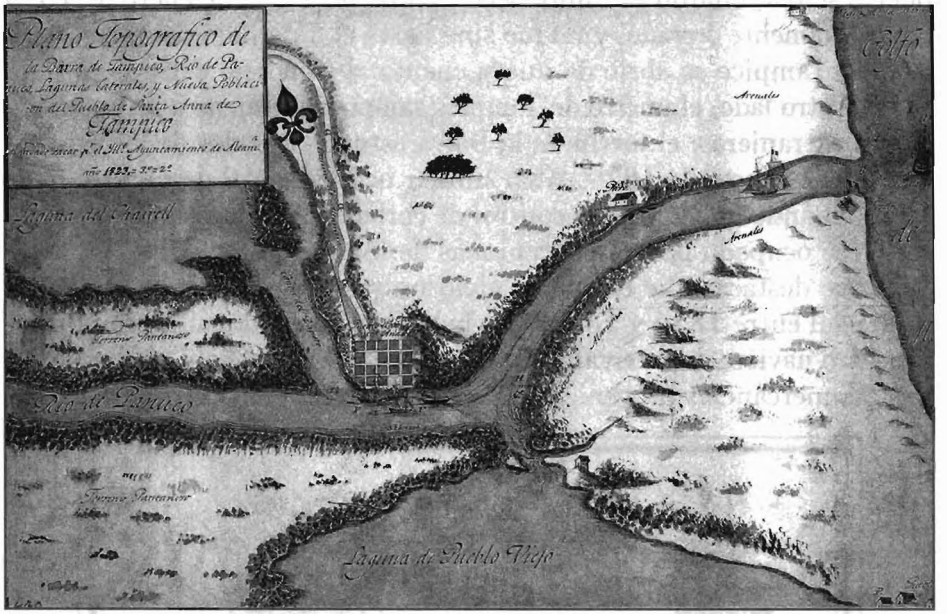
[28] Guzmán, 1990, pp. 251-253.
[29] Sierra y Martínez Vera, 1973, p. 110.
[30] *Ibidem*, p. 111.

clausurado por órdenes del gobierno desde el 22 de febrero de 1832 hasta julio de 1833, fecha en que se rehabilitó para mantenerlo solamente como puerto de cabotaje. La actividad de este puerto se redujo de manera considerable como consecuencia de la propia competencia comercial de las oligarquías lugareñas, y en 1849 cerró sus operaciones luego de que se construyera río arriba otro puerto. En efecto, el crecimiento económico que empezó a experimentar el pueblo de Altamira desde mediados del siglo XVIII hizo que sus comerciantes impulsaran la fundación, en 1823, de una población cercana a la ribera, con un embarcadero que permitiera la entrada y salida de mercancías. A este asentamiento se le denominó Santa Anna de Tamaulipas y, más tarde, se le conoció con el nombre de Tampico. El puerto se erigió originalmente sobre una planicie en una pequeña península que en su extremo sur colindaba con el río Tamesí y, por el norte, bordeaba la parte del recodo que se formó con las lagunas Chairel y Carpintero. Con el transcurso de los años este primer establecimiento portuario alcanzó también la confluencia de los ríos Tamesí y Pánuco, lo que permitió que la desembocadura de este último vinculara al puerto fluvial de Tampico con el comercio marítimo en el Golfo de México. Para el 2 de noviembre de 1824 una ley había de-



Plano que muestra los sitios que permitían el tráfico marítimo desde el litoral.

clarado que este puerto sería una receptoría marítima abierta al comercio extranjero y sujeto al Ministerio de Hacienda; sin embargo, alcanzó su propia administración hasta la ley expedida el 10 de febrero de 1827. Durante las primeras décadas del siglo XIX, por ser Tampico un puerto fluvial y de poco calado, fue objeto de una intensa actividad de carga y descarga de mercancías y pasajeros desde el litoral hacia río adentro, con la entrada y salida de pailebotes, canoas y lanchas de alijo en las aguas del río Pánuco.




Plano de la barra de Tampico fechado en 1823 en donde aparecen los embarcaderos: El Humo, Santa Ana de Tampico y su muelle y Pueblo Viejo.

Con la llegada de los barcos de vapor, el tráfico en Tampico se intensificó sustancialmente y propició importantes modificaciones portuarias para dar mayor agilidad a la actividad naviera. Así, para hacer más accesible la entrada de embarcaciones, en 1832 se inició la construcción del llamado canal de la Cordura, que permitió una significativa regulación de las aguas de la laguna del Carpintero, y también que se hiciera en el año de 1833 un nuevo embarcadero en la orilla del río Tamesí.

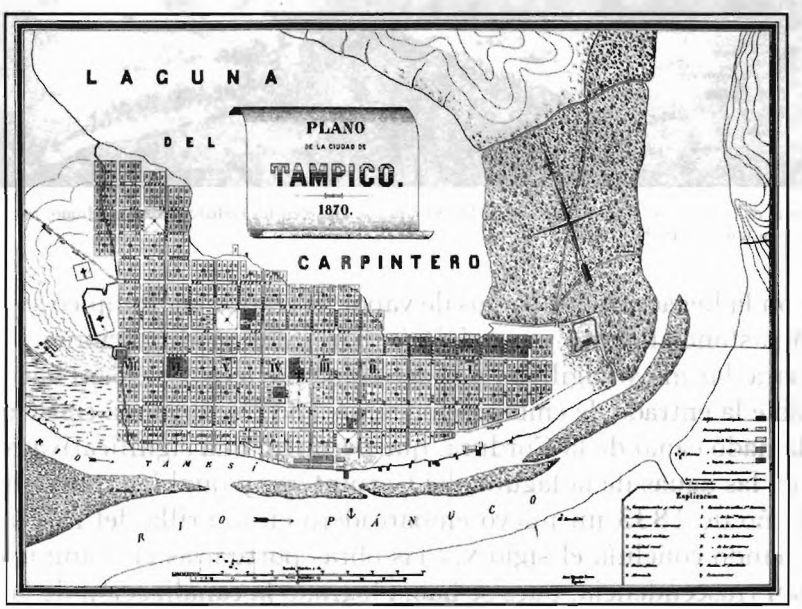
Cuando concluía el siglo XIX las obras portuarias en Tampico eran de gran trascendencia, pues se había logrado la canalización de la barra para que tuviera una profundidad de siete metros. Además, a finales de

la década de 1890, ya llegaban al puerto las líneas del Ferrocarril Central y del Ferrocarril de Monterrey al Golfo.

En los años de inestabilidad política, las sublevaciones ocasionales contra el gobierno central provocaron que el puerto de Tampico fuera cerrado en más de una ocasión. Así sucedió, primero, con el decreto del 17 de abril de 1832, y después con el mandato del 9 de octubre de 1838, cuando se presentó una sublevación que tuvo como centro de operaciones el puerto de Tampico. Después de este episodio, las operaciones del puerto se reanudaron por muy poco tiempo pues el 8 de enero de 1839 fue nuevamente cerrado, y no fue sino hasta el 5 de julio del mismo año cuando Tampico se abrió de nueva cuenta al comercio extranjero.

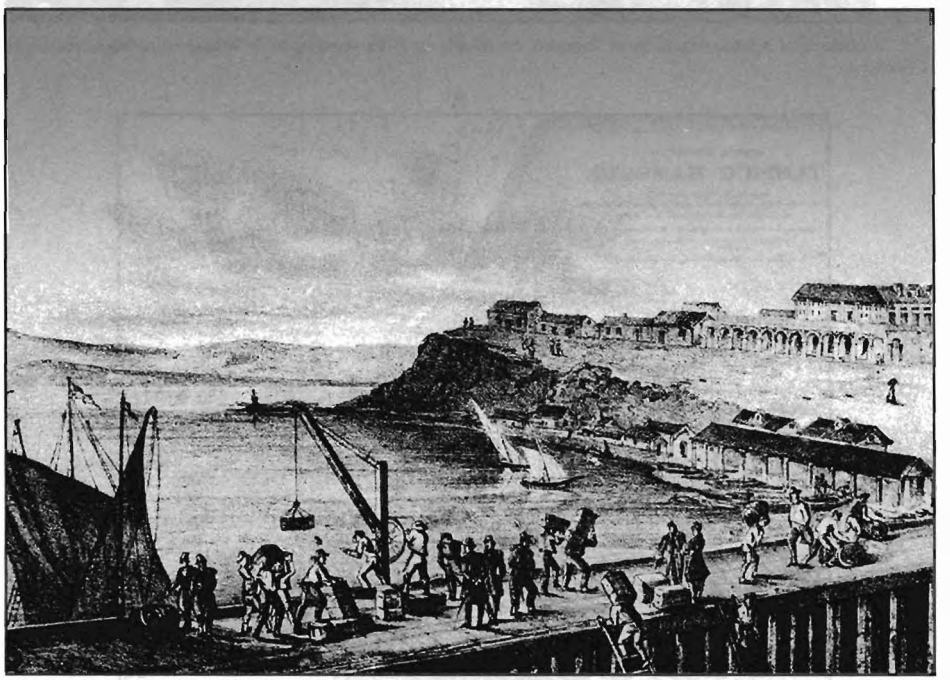
Por otro lado, el puerto de Tampico tampoco fue ajeno a las intervenciones extranjeras; el fortín de la Barra estuvo en poder de los españoles el 5 de agosto de 1829. Algo similar ocurrió el 10 de diciembre de 1846, cuando quedó bajo el control de corbetas y buques estadounidenses y fue ocupado por varias centenas de infantes de marina.

Cabe destacar que el puerto vivió un primer periodo de esplendor comercial entre 1836 y 1854, tras haberse convertido en un importante centro naviero de intercambio. Y esto ocurrió porque ahí se concentraban las mercancías provenientes de la Huasteca, del centro y norte del




Plano de la ciudad y puerto de Tampico en donde se indican instalaciones portuarias.

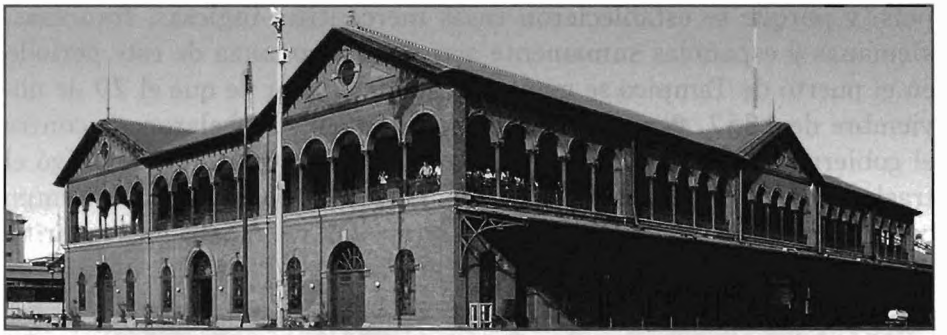
país, y porque se establecieron casas mercantiles inglesas, francesas, alemanas y españolas sumamente activas. La bonanza de este periodo en el puerto de Tampico se mantuvo estable a pesar de que el 29 de noviembre de 1852, grupos políticos de Tampico se rebelaron en contra el gobierno central del general Mariano Arista, situación que obligó el traslado de la Aduana Marítima a la barra, en donde al poco tiempo comenzaron a proliferar distintas construcciones e instalaciones marítimas para la carga y descarga de mercancías.[31]



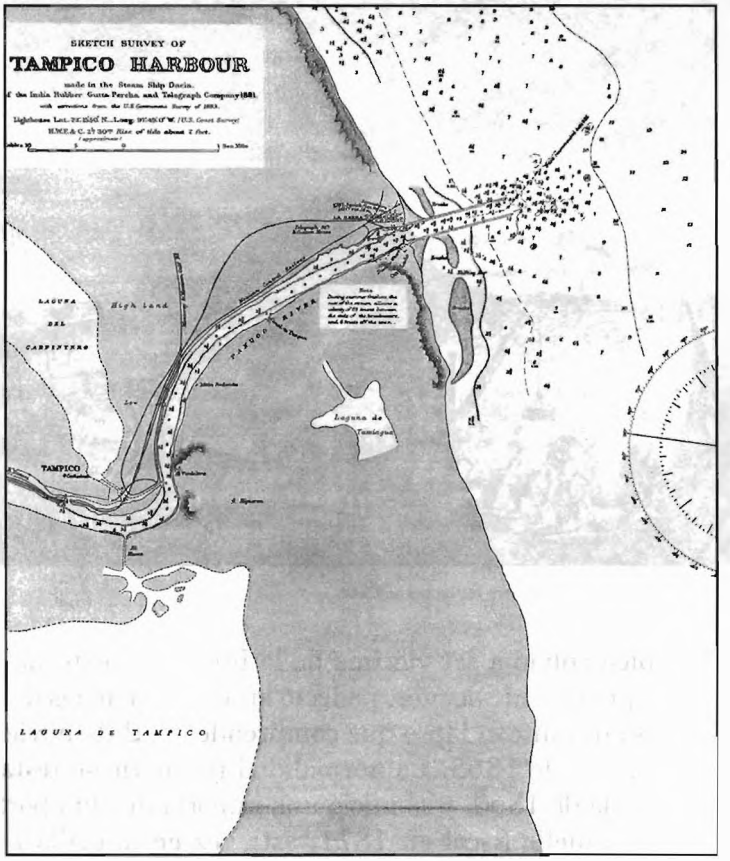
Vista del muelle de Tampico, primera mitad del siglo XIX.

Pero Tampico volvió a ser víctima de la injerencia externa pues, al igual que otros puertos mexicanos, padeció las consecuencias de la intervención francesa durante el lapso que comprende del 2 de noviembre de 1862 al 8 de agosto de 1865. La normalidad portuaria se restableció a finales de la década de 1860, y se inició una importante obra portuaria al construirse otro muelle fiscal en 1871, esta vez en la orilla izquierda del río Pánuco.

[31] Sánchez Gómez, 1998, p. 48.



Edificio de la Aduana Marítima de Tampico, construido en 1898 como parte de la modernización portuaria en el Porfiriato.




Plano editado en 1895 donde se ubica el río Pánuco como vía fundamental para el tráfico fluvial y marítimo, así como las instalaciones portuarias.

Fuente: Tampico Harbour, Steam Ship Dacia of the India Rubber Gutta Percha and Telegraph Company, 1881.

Tampico también conoció la modernización de sus instalaciones portuarias durante el Porfiriato, cuando se construyeron escolleras según el proyecto del ingeniero Elmer L. Corthell. Esto empezó con el dragado del río Pánuco, con la construcción de un muelle en 1896 y la edificación de nuevas instalaciones que concluyeron en el moderno edificio de la aduana, terminado en 1902.

Hay que añadir a lo anterior la puesta en funcionamiento del ferrocarril que unió a San Luis Potosí con Tampico a partir del 18 de abril de 1890, y que el 23 de octubre de 1891 se inauguró la vía férrea Monterrey-Tampico del Central Mexicano que unió la capital de Nuevo León con el Golfo. Con estos cambios se fortaleció el vínculo del comercio marítimo con el mercado interno, desde Tampico con los estados de Nuevo León, San Luis Potosí, Querétaro, Pachuca y la ciudad de México.[32]

Por otro lado, cabe mencionar que la activa presencia portuaria de Tampico se vio acompañada desde 1886 con el establecimiento, en Árbol Grande, de la primera refinería de petróleo, la Waters Pierce Oil que más adelante, en 1898, bajo la razón social de Waters Pierce Oil Co., instaló en Tampico una planta de refinación en la cual trataba los aceites importados. Esto hizo que Tampico se convirtiera en el primer puerto mexicano destinado a la refinación y exportación de petróleo y aceites con la participación de varias compañías petroleras inglesas, holandesas y estadounidenses.

## El puerto fluvial de Tuxpan

A dos y media leguas (1,430 metros) de la desembocadura del río Tuxpan, en su margen izquierda, se estableció un embarcadero que a pesar de tener poca profundidad (entre seis y ocho pies durante casi todo el año y 10 pies entre los meses de septiembre y octubre), permitió un activo tráfico de embarcaciones con la habilitación de un muelle (en donde el río tiene una anchura de 430 metros) que se abrió al comercio exterior con carácter de receptoría a partir de la ley de 28 de febrero de 1826. Sin embargo, Tuxpan quedó como puerto de cabotaje a partir del decreto del 17 de febrero de 1837. Las maniobras de carga y descarga se realizaban en el mar con base en la habilidad y destreza de los chalanes de la localidad que acarreaban o recogían los cargamentos para llevarlos al puerto.

[32] Ortiz Hernán, 1970, pp. 221-222.

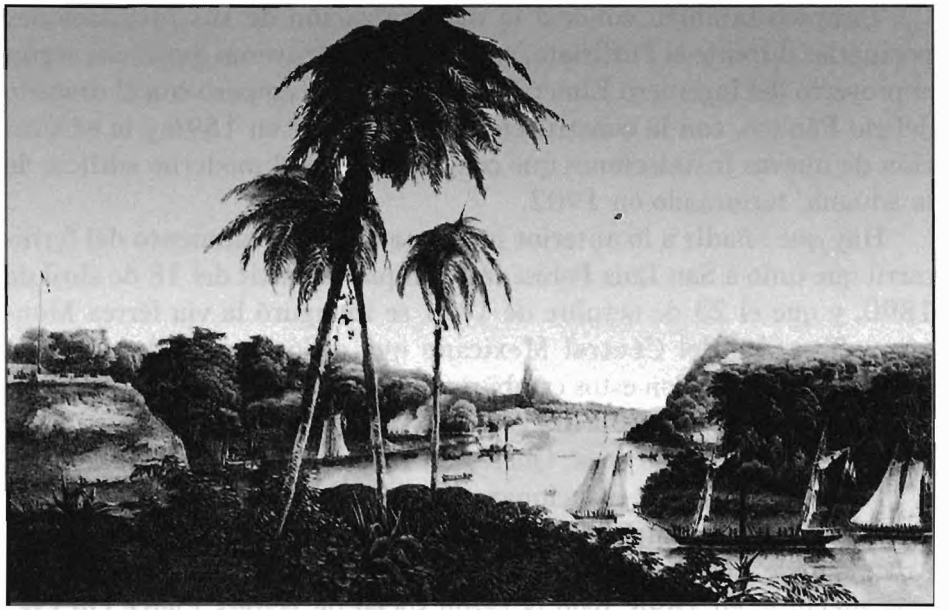
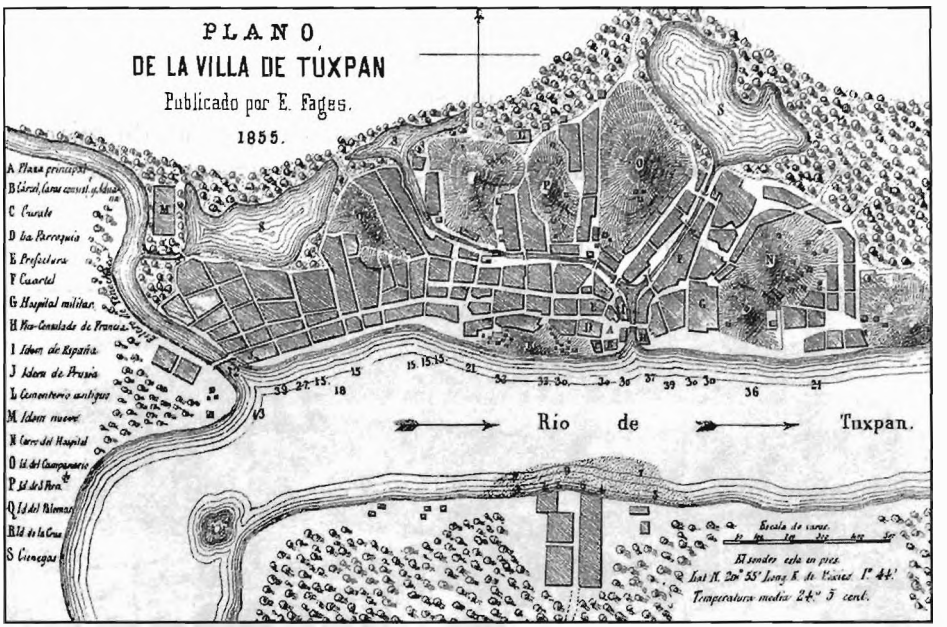


Imagen del puerto fluvial de Tuxpan.

Por el decreto expedido el 17 de mayo de 1838, Tuxpan se abrió al comercio de altura con el fin de contrarrestar el bloqueo impuesto por las fuerzas navales francesas. Sin embargo, este puerto fue cerrado el 25 de enero de 1839 por haber desconocido la autoridad del gobierno central. Y no fue sino hasta el 17 de agosto de ese mismo año cuando se volvió a abrir al comercio de la región.

Tuxpan comenzó a tener gran actividad a partir del decreto del 10 de julio de 1846, que le permitía operar como puerto de altura en momentos en que se inició el bloqueo por parte de las fuerzas navales de Estados Unidos. Después de la intervención estadounidense, Tuxpan fue abierto de nuevo el 5 de julio de 1848,[33] pero con la ley expedida el 24 de noviembre de 1849, quedó restringido tan sólo al comercio de cabotaje, subordinado a los dictados de la Aduana Marítima de Tampico. Por fin, en la década de 1860, Tuxpan pudo funcionar con administración portuaria propia una vez que en el año de 1864, como medida de emergencia, se le habilitó para el comercio exterior, y en 1869, se le asignó una aduana marítima.

[33] Sierra y Martínez, 1973, p. 112.



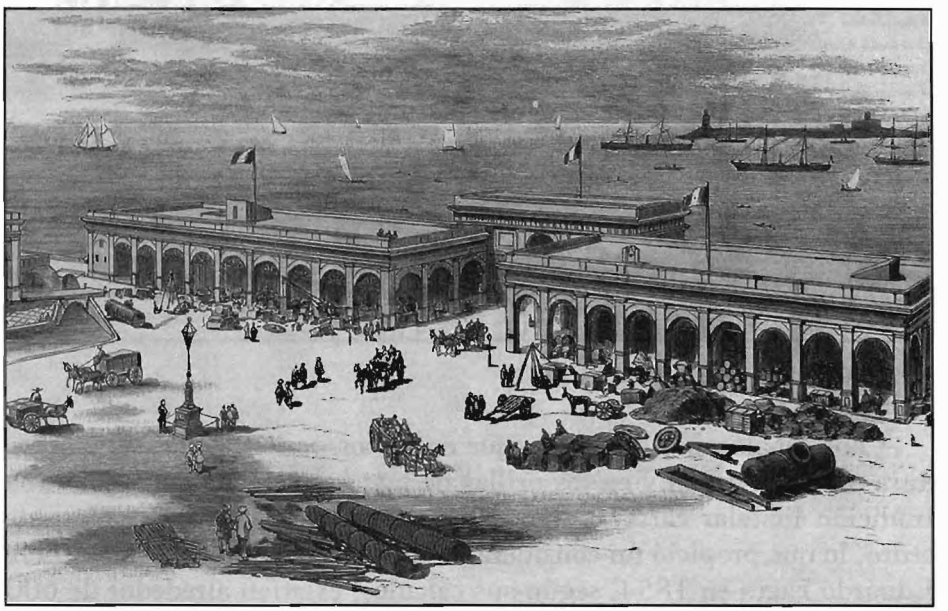

Plano de la villa de Tuxpan, 1855.

Cabe señalar, por otro lado, que en varios puntos de la desembocadura del río Tuxpan y en las orillas de lagunas cercanas se volvió una tradición instalar carracas donde se construían canoas de madera de cedro, lo que propició un considerable tráfico fluvial pues, como refiere Eduardo Fages en 1854, según sus cálculos, existían alrededor de 600 embarcaciones de este tipo que circulaban entre el litoral y río adentro.[34] Este autor destaca que había también atarazanas donde se fabricaron embarcaciones en Tuxpan, durante la primera mitad del siglo XIX, y que su proliferación llegó al grado de que: "se han construido cincuenta y cinco buques que-midieron 3,116 toneladas, y un número mucho mayor de lanchas que han servido y sirven para cargar y descargar aquéllos, cuando su calado, mayor que el fondo de la barra del río, los obliga a fondear fuera de ella".

El propio tránsito fluvial en Tuxpan hacia inicios de la segunda mitad del siglo XIX llegó a ser considerable. El mismo Fages nos da una relación pormenorizada de las embarcaciones: "Fragatas 1; Bergantines 5; Goletas 39; Pailebots 10; Toneladas que midieron 3,116."

[34] Fages, 1959, p. 39.

La importancia comercial que adquirió el puerto de Tuxpan se debió en gran medida a que se caracterizó por ser un punto de salida de productos de exportación, entre los que se encuentran, de una larga lista: maderas como la de guayacán y la de zapote –que era para los durmientes del ferrocarril–, de cedro y palo del moral, además de otros productos como zarzaparrilla, purga de Jalapa, cueros al pelo, piloncillo, mantas, aguardiente de caña, chicle, cera, miel y hule.[35]



Grabado que reproduce lo que eran las tareas de entrada y salida de mercancías de los puertos y almacenes de la aduana del puerto de Tuxpan.

Si bien Tuxpan no alcanzó el nivel de puerto de altura mientras duró el siglo XIX, cabe señalar que se distinguió por su gran actividad comercial tanto por el envío al puerto de Veracruz de las mercancías de exportación mencionadas, como en su vital participación en el comercio de cabotaje que cubría los distintos puertos en el Golfo de México, y en el que sobresalía en el intercambio de panela, algodón, maderas, pimienta, frutas, hule, tabaco en rama, vainilla, azúcar y sombreros.

La entrada de embarcaciones y el desembarque de mercancías en el puerto de Tuxpan, tanto para el comercio interno como para el externo,

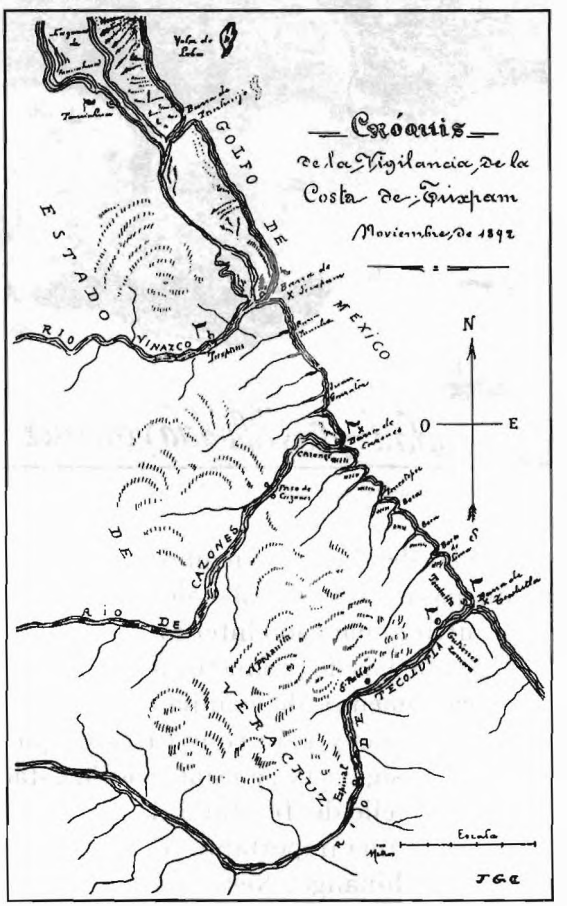
[35] Alafita Méndez y Gómez Cruz, 1991, p. 51.

se realizaban en la misma desembocadura del río Tuxpan mediante las distintas maniobras que se indican claramente en este interesante pasaje:

> ...un piloto de puerto o práctico [se afana] para sondear la barra, da avisos a la capitanía del puerto de la aproximación de un buque, y [se ocupa de] conducirlo, si su calado lo permite, por el canal de aquélla. Si el calado es mayor que el fondo de éste, se da parte al consignatario o dueño de la embarcación, quien manda la lancha o lanchas que son necesarias para alijarlo o descargarlo, con cuyo fin existen actualmente seis, pertenecientes a particulares, siempre surtas enfrente de la población de Tuxpan.[36]

## Tecolutla, un activo puerto de cabotaje

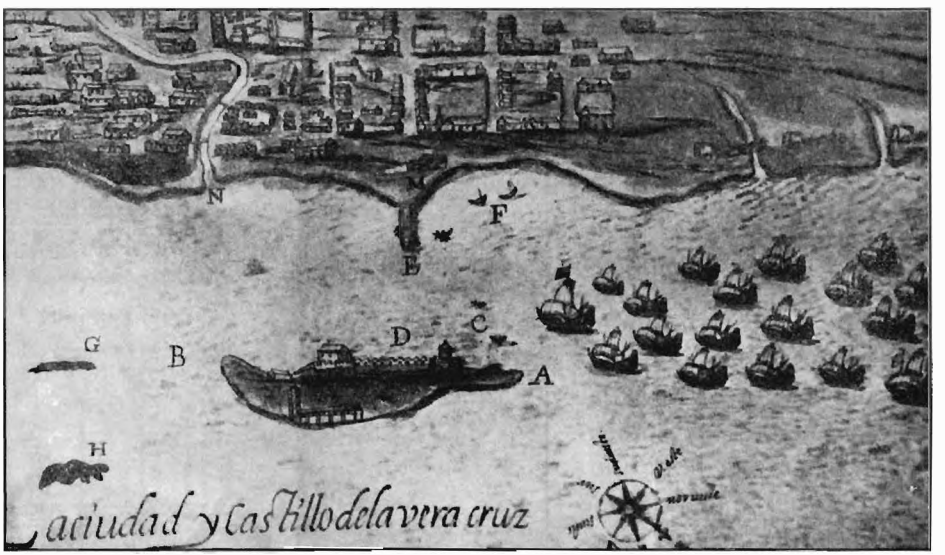
Tecolutla es un importante puerto fluvial con una barra de poca profundidad que alcanza un metro y medio, y un ancho de canal de 50 metros. Fue abierto con el propósito de promover el comercio de cabotaje para dar dinamismo a la actividad mercantil del cantón de Papantla y de Puebla, con base en la ley del 19 de mayo de 1828 y, posteriormente, por el decreto del 17 de febrero de 1837. Otra reglamentación gubernamental, expedida el 30 de mayo de 1838, determinó que el puerto de Tecolutla quedara habilitado al comercio extranjero con carácter de recepto-




Croquis de la vigilancia de la costa de Tuxpan, 1892.

[36] Fages, 1959, p. 99.

ría, sujeta directamente a la Aduana Marítima de Veracruz; no obstante, esto fue derogado por el arancel del 30 de abril de 1842.[37] Algo similar sucedió con el decreto de julio de 1846 cuando Tecolutla fue, por poco tiempo, un puerto abierto al comercio exterior. Sin embargo, cuando la fragata estadounidense "La Germanten" participó en la ocupación de este embarcadero en mayo de 1847, este puerto dejó de ser una alternativa para que el gobierno mexicano pudiera contrarrestar el bloqueo impuesto por Estados Unidos.




Perspectiva del pequeño caserío de la Nueva Veracruz y de la fortaleza de Ulúa, siglo XVII.

La ley del 24 de noviembre de 1849 estableció que este puerto finalmente pasara a ser de cabotaje. Así, Tecolutla adquirió gran importancia para surtir al mercado interno, puesto que de ahí salían piloncillo, maíz y frijol, además de productos mexicanos destinados al comercio exterior como cargamentos de vainilla, zarzaparrilla, pimienta, así como de maderas preciosas y para construcción, que eran enviados a Veracruz. A finales del siglo XIX se estableció la estación de ferrocarril que partía desde el muelle de Tecolutla, lo que permitió que el comercio de cabotaje fincara una importante conexión con poblaciones de tierra adentro como Hauchinango, Necaxa, Chumatlán y Apulco.[38]

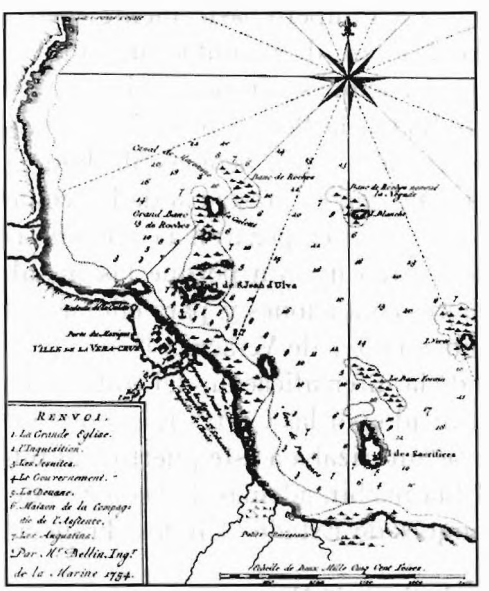
[37] Sierra y Martínez Vera, 1973, p. 112.
[38] Nevada Chávez y González Sierra, 1990, p. 25.

## Nautla

Durante el siglo XIX Nautla fue un pequeño embarcadero que se caracterizó siempre por ser un punto estratégico para el tráfico interno de mercancías. En su historial destaca haber sido un fondeadero donde los insurgentes establecieron uno de sus primeros centros de operaciones y donde enfrentaron a las fuerzas realistas desde 1814. A partir de 1872 Nautla fue habilitado como puerto de cabotaje.

## Veracruz, principal acceso al Golfo

Entre las formaciones coralinas de Punta Gorda y Punta Mocambo, y frente a la isla de San Juan de Ulúa empezó a construirse el 7 de marzo de 1601, el puerto y la ciudad de Veracruz. Considerado como el más antiguo de México, el puerto de Veracruz fue a lo largo del siglo XIX uno de los más importantes del país, tanto por su movimiento de altura como por el de cabotaje, y por ocupar el primer sitio en cuanto a la entrada de pasajeros. Dada su gran capacidad de acopio y su supremacía comercial, Veracruz tuvo una marcada influencia sobre el resto de los puertos marítimos y fluviales del Golfo de México. Su preponderancia por-




Mapa de Veracruz en 1754.

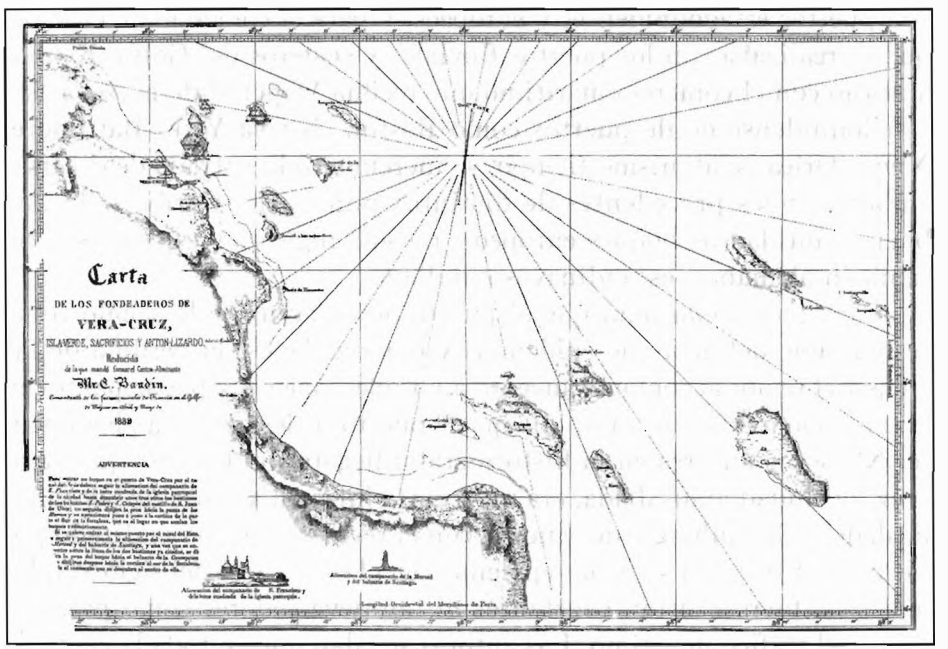
tuaria cubría Matamoros, Tampico, Coatzacoalcos y Tuxpan hacia el norte, y también otros menores como Tecolutla, Nautla, Minatitlán, Alvarado, Tlacotalpan (estos últimos en la misma costa veracruzana). Lo mismo podría decirse del extremo sur de la costa atlántica mexicana, donde Veracruz tuvo gran presencia en otros puertos más distantes de los litorales de Tabasco, Campeche y Yucatán, ya que tenía constantes vínculos con los puertos de Frontera, Isla del Carmen, Campeche, Sisal y Progreso.

Veracruz se convirtió en el principal punto de acceso al país durante la época colonial al ser el centro de llegada de la Real Flota; pero sólo San Juan de Ulúa fue objeto de cambios en las edificaciones de su fortaleza y en su embarcadero, donde arribaban algunos barcos, a diferencia del propio puerto, que únicamente tuvo embarcaderos de madera y algunas obras artificiales en el transcurso de los siglos XVI y XVII.[39] En contraste, en el periodo que va del último cuarto del siglo XVIII a las dos primeras décadas del siglo XIX, el puerto conoció un vertiginoso crecimiento de intercambio mercantil a través del tráfico marítimo, más allá de la habitual exportación de plata acuñada. En efecto, a partir de 1797 se dio la liberalización comercial así como la posibilidad de que entraran navíos de naciones europeas –el llamado "comercio de neutrales". Este procedimiento mercantil imperó básicamente entre los años de 1799 y 1808, y permitió el acceso de manufacturas provenientes de Estados Unidos y de diversas naciones europeas, además de las mercancías que comúnmente introducían la flota y otros barcos españoles y que básicamente eran azogue, abarrotes, bebidas alcohólicas y conservas. A lo anterior habría que agregar la presencia de los comerciantes vascos establecidos en el puerto, que empezaron a comerciar con Estados Unidos y Cuba; también se preocuparon porque las instalaciones portuarias estuvieran en mejores condiciones y, para ello, asignaron estas obras al Consulado de Comerciantes de Veracruz.[40]

Otro ejemplo de la intensificación del tráfico marítimo en Veracruz es el del decreto emitido por las Cortes Españolas el 9 de noviembre de 1820, por el que se autorizaba a este puerto y al muelle de la fortaleza de San Juan de Ulúa recibir, además de las naves de bandera española, el embarque de buques de Estados Unidos, Francia e Inglaterra.

[39] Alemany Llovera, 1991, pp. 40-41.
[40] Herrera Canales, 1996, pp. 163-167.

Ya en la época del México independiente, la legislación marítima y aduanal mexicana se ocupó de regular de manera constante las actividades portuarias de Veracruz, a fin de que estuviera habilitado para el comercio exterior y fuera, al mismo tiempo, el centro regulador del comercio de cabotaje. Así, el arancel establecido el 15 de diciembre de 1821 (que no era muy distinto del decreto de las Cortes Españolas) le otorgó procedimientos para una mayor liberalización comercial en las Aduanas Marítimas Mexicanas, pero también impuso una regulación de gravámenes como el cobro del derecho fiscal de 25 por ciento a toda clase de géneros, frutos y efectos extranjeros que entraran por este puerto.




Carta de los fondeaderos de Veracruz, 1839.

Sin embargo, la recién nacida nación mexicana no contó con el inmediato y activo tráfico marítimo esperado en Veracruz, ya que esas operaciones se vieron seriamente obstaculizadas por las intervenciones extranjeras. Por su importancia comercial, Veracruz fue un puerto que resintió doblemente los episodios bélicos. El primer acontecimiento que condujo a la desestabilización de la actividad portuaria fue cuando las tropas realistas ocuparon la fortaleza de San Juan de Ulúa y bombardearon por 26 meses la ciudad de Veracruz, entre el 26 de octubre de

1821 y el 23 de noviembre de 1825;[41] y fue precisamente en esta última fecha cuando España retiró sus embarcaciones de las costas veracruzanas. La ocupación española de San Juan de Ulúa afectó notablemente el comercio marítimo en el puerto de Veracruz, provocando que los barcos tuvieran que trasladarse a otros fondeaderos menores, como Antón Lizardo y Alvarado, y que la aduana del puerto de Veracruz quedara prácticamente en ruinas.[42]

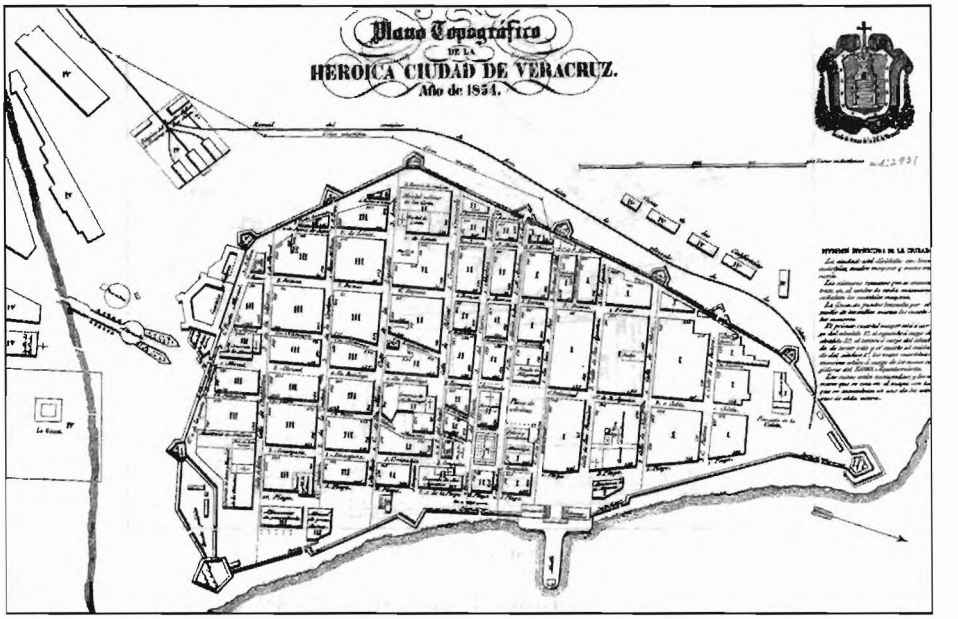
A partir de la década de 1830, el puerto de Veracruz recobró su importancia como plaza mercantil y centro de acopio; también se convirtió en el lugar más importante de operaciones para el comercio de altura con puertos estadounidenses y europeos, y para el comercio de cabotaje que se realizaba con los puertos fluviales y costeros del Golfo. Esto se acentuó con el comercio marítimo que recibía Veracruz de la costa este estadounidense desde puertos como Boston, Nueva York, Baltimore, Nueva Orleans; al mismo tiempo, se incrementó la entrada de diversas embarcaciones procedentes de distintos puntos del Caribe y de una buena cantidad de buques europeos, no sólo ingleses y españoles, sino también alemanes, escandinavos e italianos.

Cabe mencionar aquí que al puerto de Veracruz se le señaló como responsable del azote de epidemias y enfermedades; la pérdida de las vidas y el temor al contagio auyentó a posibles viajeros y participantes en el comercio marítimo, e impidió que el puerto se desarrollara plenamente. No pocos autores en la historiografía llegaron a declarar que Veracruz, la ciudad amurallada, era un recinto infernal a causa de las enfermedades. Sin embargo, de acuerdo con el reciente estudio realizado por Lozano y Escamilla sobre las epidemias en el transcurso del siglo XIX, los males no fueron ni tan constantes ni tan devastadores como para suprimir el tráfico marítimo. Las autoras señalan que en toda la centuria decimonónica sólo se dieron 16 casos de fiebre amarilla o vómito negro en el puerto de Veracruz. Durante los últimos años del periodo colonial la enfermedad se hizo patente en 1800, 1804-1805, 1809-1810, 1812 y 1813-1814. En las primeras décadas de la vida independiente se manifestó en 1826, 1840, 1842, 1847, 1862 y 1863. En la República Restaurada apareció en una ocasión en el año 1872, y durante el régimen porfirista se presentó en 1881, 1883 y 1897-1900. En cuanto al

[41] Lerdo de Tejada, 1960, p. 10.
[42] Blázquez Domínguez y Díaz Cházaro, 1996, pp. 100-101.

sarampión, existe registro de este mal en 1803 y 1872. El tifus no se hizo patente sino hasta el año de 1883, y hubo casos de escorbuto en 1812.[43]

Todo lo anterior quiere decir que no siempre hubo enfermedades y epidemias en el puerto, pese a que carecía de un sistema de prevención y sanidad. Y si bien los estudios revelan que las epidemias no fueron un aspecto decisivo que impidieron la actividad normal de la vida portuaria, sí lo fueron las intervenciones extranjeras que, como ya se ha dicho, en más de una ocasión paralizaron al puerto.

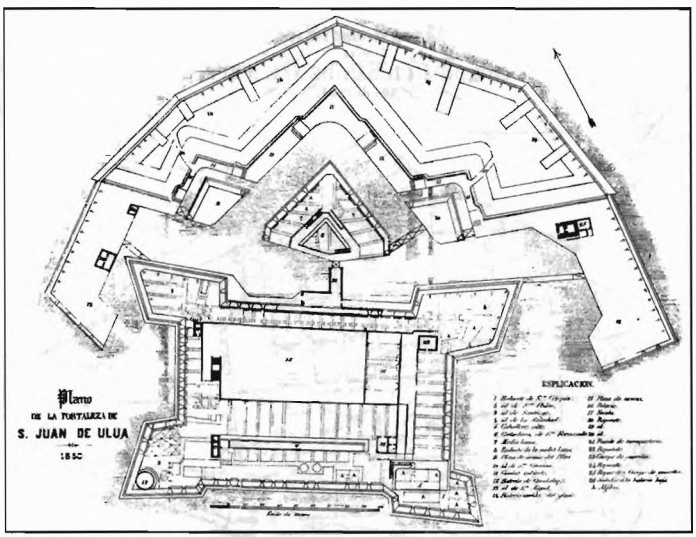



Plano topográfico de la Heroica Ciudad de Veracruz, 1854.

Con todo, tenemos que el 17 de febrero de 1837 Veracruz fue declarado puerto de depósito; su actividad portuaria volvió a verse interrumpida debido a la guerra con los franceses, en marzo de 1838, cuando arribó una fuerza marítima al mando del almirante Basoche. Para junio de ese mismo año, una escuadra francesa dirigida por el almirante Baudin llegó a la zona e hizo patente el despliegue de las fuerzas de intervención en las costas mexicanas. Como ya hemos señalado, fueron tiempos en que también se sucedieron pronunciamientos de las fuerzas federalistas en los puertos de Matamoros, Tuxpan, Tampico y Soto la Marina.

[43] Lozano y Escamilla, 2000.

La paralización del comercio en la plaza mercantil veracruzana por los bombardeos a San Juan de Ulúa y al puerto de Veracruz provocó que el comercio marítimo se trasladara a otros fondeaderos menores, como Alvarado, Tuxpan, Cabo Rojo, Soto la Marina, Isla del Carmen y Tecolutla. Todos ellos no fueron abiertos al comercio exterior hasta marzo de 1839, luego de que se firmara el tratado de paz entre México y Francia, y Veracruz volviera a predominar como el principal puerto del Golfo de México.




Plano de la fortaleza de San Juan de Ulúa, 1850.

A pesar de que hubo un breve lapso entre 1839 y 1845 se reactivó el tráfico marítimo en el puerto de Veracruz con importantes obras dirigidas por los ingenieros Ignacio Mora y Villamil para construir –entre 1843 y 1844–, edificios como la aduana, la comisaría, el muelle y los almacenes de depósito,[44] hay que decir que nuevamente el conflicto con Estados Unidos, en mayo de 1846, dio pie al bloqueo del puerto y al control marítimo por parte de las fuerzas intervencionistas. Las hostilidades al mando del general Winfield Scott dieron inicio formalmente el 22 de marzo de 1847. La Aduana Marítima del puerto no fue devuelta hasta junio de 1848, y las fuerzas estadounidenses salieron de la ciudad de Veracruz el 30 de julio de ese mismo año.

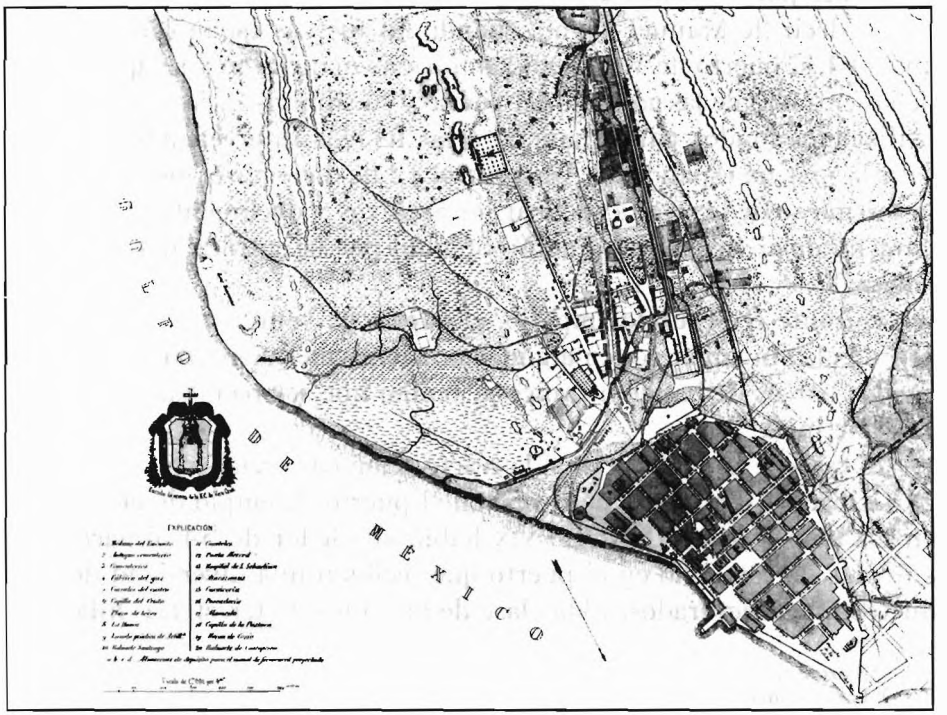
[44] Estrada y Zenea, 1994, p. 24.

En octubre de 1846 los estadounidenses quemaron la goleta nacional "Criolla" y concentraron en Antón Lizardo varios buques mexicanos capturados en el río Grijalva de Tabasco.

Carmen Blázquez ofrece un panorama preciso de Veracruz, cuando la ciudad misma capituló el 29 de marzo de 1847:

> La ciudad distaba mucho de hallarse en situación conveniente para enfrentar el ataque de una fuerza militar más numerosa y mejor equipada. Existía un marcado deterioro de las fortificaciones del puerto y de la fortaleza de Ulúa, y una gran carencia de medicamentos y efectos de primeros auxilios. La población en general había sufrido las consecuencias de casi diez meses de bloqueo: paralización mercantil, crisis de la economía local, falta de ingresos para el erario federal y carencia de víveres. La migración de sus habitantes hacia Alvarado no se hizo esperar.

Blázquez señala igualmente que, tras la ocupación de las fuerzas intervencionistas, a los comerciantes porteños no les fue tan mal ya que




Plano de Veracruz y sus suburbios, 1872.
Fuente: AGN, Ramo Fomento, Ferrocarriles 972/0872.

los estadounidenses: "dictaron una serie de medidas que sin duda beneficiaron a los grupos mercantiles: abolición del estanco de tabaco, derogación de los impuestos sobre el comercio exterior, establecimiento de bajos derechos de importación".[45]

Y sólo hasta 1849, por el acuerdo del Reglamento de Aduanas Marítimas y de Cabotaje, el puerto de Veracruz quedó habilitado de nuevo para el comercio extranjero. Esta situación posibilitó que durante la década de 1850 la plaza mercantil del puerto recobrara vigor con la actividad de agentes comerciales y las casas comisionistas y mercantiles. Al mismo tiempo, el movimiento marítimo motivó el crecimiento del puerto en sus instalaciones operativas y en la construcción de numerosas bodegas de almacenamiento. Muestra de lo anterior fue la entrada de 108 embarcaciones europeas al puerto de Veracruz en el año de 1856.[46]

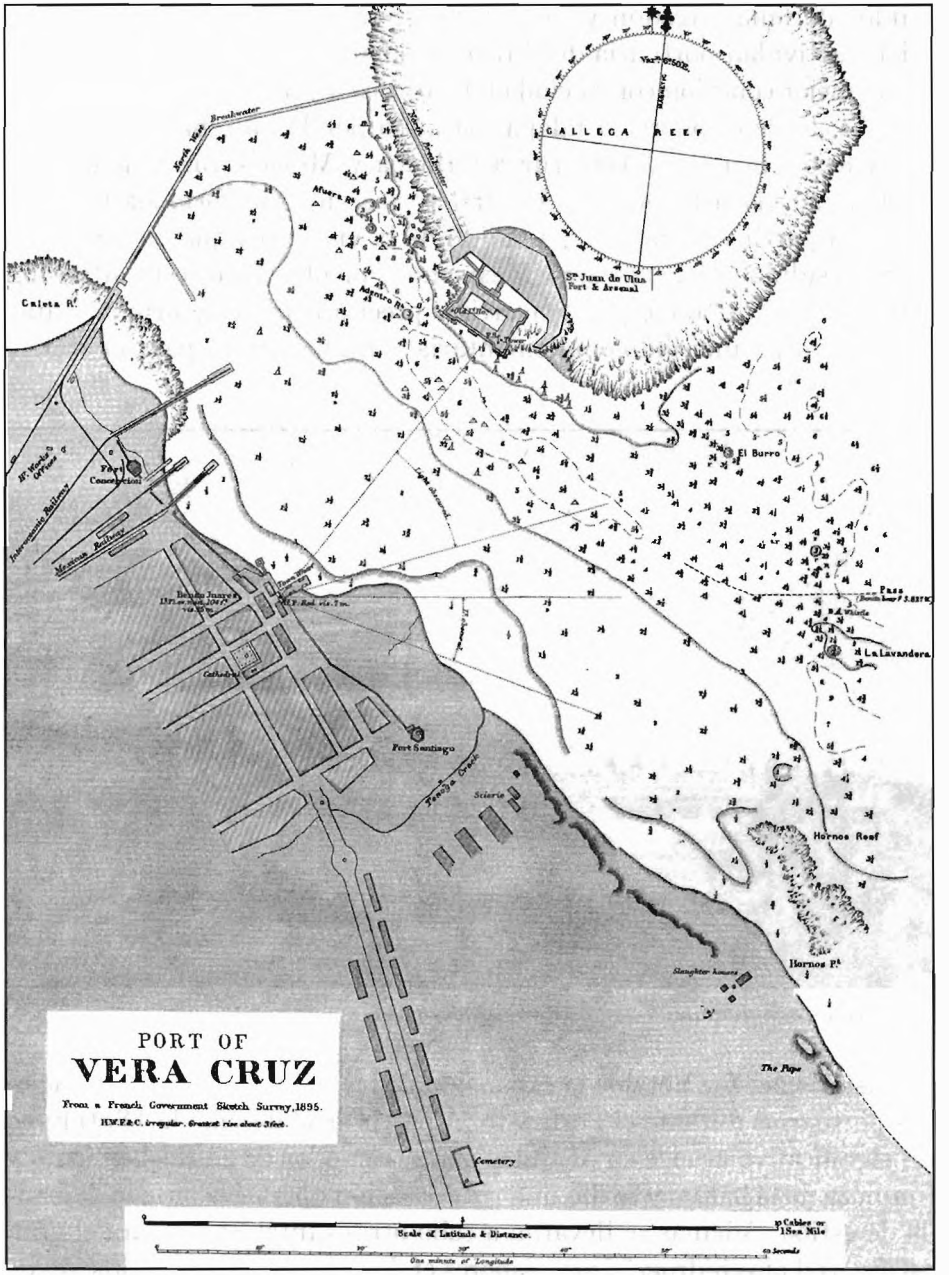
La prosperidad de Veracruz se mantuvo ininterrumpida por tan sólo 12 años pues, de nueva cuenta, tanto en 1861 como en 1862, el puerto fue ocupado primero por las fuerzas intervencionistas españolas y después por las francesas.

Al decir de Manuel Payno, cuando las fuerzas españolas ocuparon en 1861 el puerto de Veracruz, las mismas manejaron y se apoderaron de las entradas de las aduanas del puerto y su administración con el fin de utilizar los fondos para financiar a las fuerzas intervencionistas.[47] Al salir la marina española de Veracruz el 12 de diciembre, los oficiales de la misma se dedicaron a saquear los archivos y documentos aduanales para no dejar rastro del dinero obtenido por la entrada del cobro vía aduanal.

Durante el Segundo Imperio, el puerto de Veracruz tuvo una gran actividad. Sin embargo, en algunas ocasiones en que no podían descargar los barcos de bandera francesa, tenían que ser reembarcados hacia La Martinica.[48]

Al cabo de pocos años llegó la reactivación comercial con una intensa participación marítima mercantil en el puerto. Ejemplo de ello es que en los años sesenta del siglo XIX había alrededor de 54 almacenes o agencias de comercio en el puerto que recibían una diversidad de productos manufacturados, toda clase de artículos de ferretería, hilados y

[45] Blázquez, 1988, p. 669.
[46] López Cámara, 1978, p. 142.
[47] Payno, 1868.
[48] Rivière, 1967, p. 23.




Plano del puerto de Veracruz donde se especifican las instalaciones portuarias, el trazo del ferrocarril y el rompeolas que llegaría a San Juan de Ulúa.

Fuente: *Gulf of México and charts Harbour in the Gulf of Mexico*, London, Admiralty, 20th March 1882, under Superintendence of Capitan Sir Frederic J. Evans.

tejidos de lana, algodón y seda, lácteos, cristalería, vinos y licores.[49] Dicha actividad portuaria de Veracruz, además de ser considerable, tenía la mejor conexión con la ciudad de México a través de la red caminera que iba desde el puerto a Jalapa, pasando por Perote, hasta la capital de la República, o de Veracruz a Orizaba y México. Sin embargo, la tradicional vía utilizada por los arrieros se vio transformada notablemente a partir del trazado y tendido de la vía férrea que en 1873 dio como resultado el Ferrocarril Mexicano. Por otro lado, esta situación intensificó el comercio por convertirse precisamente este primer tramo ferroviario en una vía complementaria y fundamental para el tráfico marítimo.[50]

Vista del puerto de Veracruz desde el arrecife de San Juan de Ulúa.

Asimismo, fue notable la expansión de las mejoras en las instalaciones portuarias durante el Porfiriato. A partir de la década de 1880 hubo un significativo avance en distintas obras, como las de ensanchamiento y limpieza de la bahía, y se dio una readecuación operativa ante la demanda de estiba. Además se llevaron a cabo otras tantas obras para el gran calado, trabajos hidrográficos y labores en la rada con la incorporación de

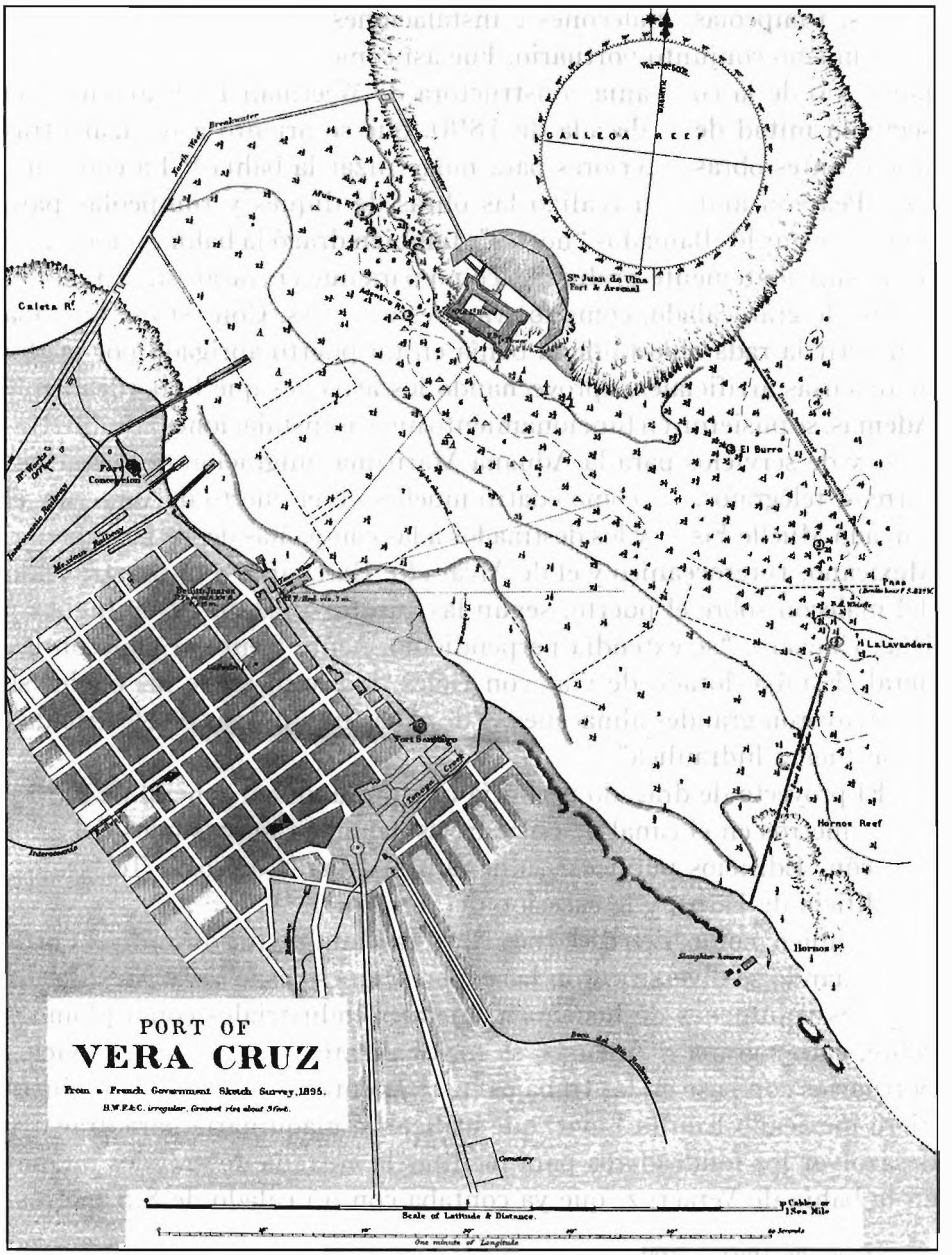
[49] Herrera Canales, 1977, pp. 174-175.
[50] Ortiz Hernán, 1987, pp. 121-134.

diques, rompeolas, malecones e instalaciones ferroviarias y sanitarias en el mismo conjunto portuario. Fue así como cobró fuerza el proyecto portuario de la compañía constructora de Weetman D. Pearson en la segunda mitad de la década de 1890, que se orientó a realizar otras importantes obras exteriores para modernizar la bahía.[51] La constructora Pearson and Son realizó las obras de diques y rompeolas para contrarrestar los llamados "nortes"; también dragó la bahía y creó canales lo suficientemente profundos como para que entraran sin dificultad barcos de gran calado, como los vapores o clípers. Con esto se buscaba convertir la rada abierta de la bahía en un puerto abrigado por medio de defensas artificiales, aprovechando los arrecifes que lo bordeaban.[52] Además, se pusieron en funcionamiento nuevas instalaciones administrativas y de servicios para la Aduana Marítima, migración de pasajeros, correos, telégrafos, así como cuatro muelles en el puerto de Veracruz: el llamado Muelle Fiscal y los destinados a las compañías de los ferrocarriles Mexicano, Interoceánico y el de Alvarado. En cuanto a la construcción del malecón sobre el puerto, según las autoras Blázquez Domínguez y Díaz Cházaro: "se extendía perpendicularmente frente al malecón general. Estaba dotado de vías con rieles de acero, entre las cuales se construyeron grandes almacenes, y de grúas impulsadas de electricidad o con fuerza hidráulica".[53]

El proyecto de dragado permitía una profundidad general de 8.50 y de 10 metros en el canal de entrada, así como en los costados del gran malecón. Edificios públicos: Aduana Marítima, Correos y Telégrafos, el Edificio de Faros, y la estación del ferrocarril.[54]

También, como bien dice Inés Herrera Canales, fue durante el Porfiriato cuando se diversificaron las exportaciones desde Veracruz, al salir mayores volúmenes de henequén, metales industriales como plomo y cobre, café y grana.[55] Además, se racionalizaron importantes servicios portuarios con base en los trabajos instrumentados por el plan del ingeniero mexicano Emilio Lavit, que utilizaron maquinaria para dragar y desazolvar los fondeaderos para facilitar la entrada de grandes buques en la bahía de Veracruz, que ya contaba con un calado de 8.5 metros.

[51] Connolly, 1997, p. 109.
[52] García Díaz, 1992.
[53] Blázquez Domínguez y Díaz Cházaro, 1996, p. 116.
[54] *Ibidem*, p. 118.
[55] Herrera Canales, 1996, pp. 174-175.




Plano de Veracruz en donde se observa un trazo de la ciudad más definido, las tres líneas de ferrocarriles, claramente las obras del rompeolas y con líneas achuradas la planeación de los trabajos para ganarle terrenos al mar para modernizar el puerto.

Fuente: *Gulf of México and charts Harbour in the Gulf of México*, London, Admirality, 20th March 1882, under Superintendence of Capitan Sir Frederic J. Evans.

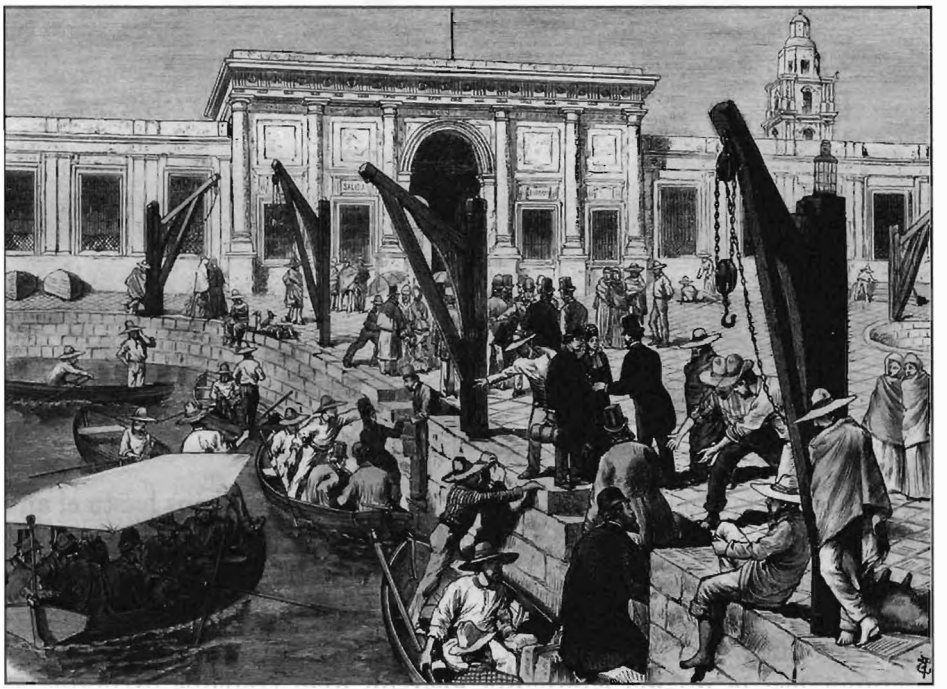
Litografía del siglo XVIII que muestra cómo se realizaba con mulas el tráfico de pasajeros y mercancías.

Estas costosas pero productivas obras portuarias –al menos hasta el año de 1898 sumaban un total de nueve millones de pesos gastados por el gobierno de la República–, se concluyeron en 1901, año en que Porfirio Díaz inauguró el nuevo puerto con gran fastuosidad.[56] Posteriormente, entre los años de 1901 y 1903, se realizaron otras obras no menos sustanciales; la misma compañía Pearson hizo trabajos dirigidos al aprovisionamiento de agua para la ciudad y de su alumbrado, y obras para completar un puerto moderno con las oficinas correspondientes de correos y telégrafos, el funcional edificio de aduanas, varios almacenes terminales y patios para los cuatro ferrocarriles que tenían servicios constantes en el puerto.[57] El puerto de Veracruz se convirtió en uno de los primeros puntos del país que contó con uno de los más amplios sistemas ferroviarios, que lo vinculaban con buena parte de la región del Golfo de México, directamente con la capital de la República, e incluso con las del norte y sur del país. De hecho, para el año de 1876 los tramos

[56] Connolly, 1997, pp. 119-129.
[57] Herrera Canales, 1996, pp. 181-182.

ferrocarrileros desde ahí eran los siguientes: Veracruz-México: 423.7 kilómetros; Veracruz-Jalapa: 114; y Veracruz-Medellín: 22.[58]

Todo esto permitió que, al menos en 1898, el tráfico aduanal del puerto de Veracruz llegara a las 360,000 toneladas de carga y a un movimiento aproximado de 20,000 pasajeros en sus instalaciones portuarias.



Desembarco de viajeros en el antiguo Muelle Fiscal. Al fondo el edificio de la aduana y la torre del antiguo convento de Veracruz. Grabado anónimo, *ca.* 1880. Colección Museo de Orizaba.

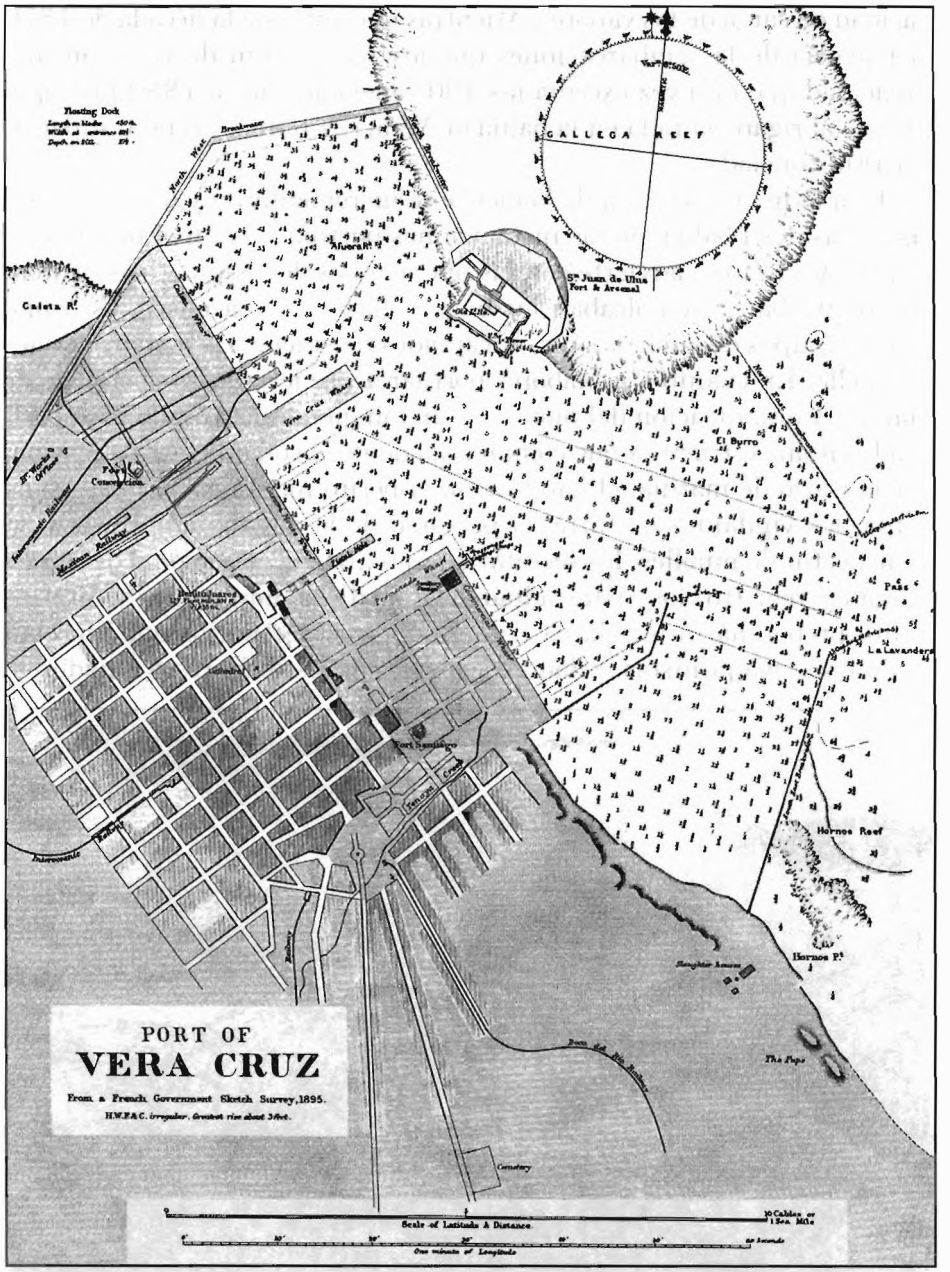
Como hemos visto, la modernización del puerto de Veracruz tenía una lógica marítima claramente definida pues el objetivo de que tuviera una rada abierta partió de la necesidad de abrigar –aprovechando el sistema de arrecifes– a las embarcaciones del azote de los tradicionales "nortes" que se presentan con frecuencia en la costa veracruzana.[59] Asimismo, otro problema por resolver fue el relacionado con el incremento de la demanda de la estiba, que se incrementaba conforme crecía la ca-

[58] Calderón, 1985, p. 484.
[59] García Díaz, 1996, pp. 222-225.

pacidad de carga de los vapores. Mientras que antes de la década de 1870 la mayoría de las embarcaciones que arribaban eran de vela con una capacidad que rara vez excedía las 400 toneladas, hacia 1880 los vapores que abrigaba la rada en la bahía de Veracruz tenían un peso superior a 1,000 toneladas.

Con la modernización de Veracruz se incrementaron y diversificaron las tareas de la bahía, en las instalaciones portuarias y en el propio casco urbano. Esto se advierte con las operaciones de los prácticos de mar, que piloteaban o remolcaban los buques hasta el atracadero, así como con los grupos de amarradores, encargados de sujetar las embarcaciones al muelle. En cuanto a las labores portuarias, se jerarquizó el trabajo de mandos y organización del puerto de una manera más amplia y especializada en una estructura que comprendía desde el comandante de marina, el comisario de marina, el habilitador, el perito mecánico, el maestro de bahía, los vigilantes de torre, el personal de la aduana administrador, el inspector de muelles, los secretarios y auxiliares, el personal de contabilidad y registro, los vistas aduanales, médicos, empleados sanitarios e intérpretes, hasta una larga lista de obreros portuarios que incluían marineros, maquinistas, celadores, fogoneros, estibadores o alijadores.

Una de las mejores vistas del puerto de Veracruz en una litografía de Casimiro Castro.




Plano del puerto de Veracruz de 1902. Aquí es posible observar las distintas obras portuarias que se hicieron y los terrenos que se ganaron al mar.

Fuente: *Approches to Veracruz by cap. A Berard of the French Navg*, 1839, London, Published at The Admirality, 20th March 1882, Large correction, May 1894, Sep 1896, March 1897, May 1898 and May 1902.

En el último cuarto del siglo XIX la fisionomía urbana del puerto de Veracruz se modificó notablemente con la intensa actividad de agentes, consignatarios y casas comerciales. La traza urbana para realizar las actividades mercantiles se ubicaba en las inmediaciones del puerto y de la estación del ferrocarril, y contaba con varios edificios de dos y tres pisos con tienda o accesoria en la planta baja, así como almacenes para el resguardo de mercancías de todo tipo. De igual modo, en esta zona tenía lugar la constante actividad comercial portuaria en el edificio comercial de la Lonja y sus alrededores, que no dejó de ser el sitio privilegiado para realizar cambios, ajustar operaciones y tratar asuntos. La plaza se llenó de puestos al aire libre donde se vendía desde pescado fresco y mariscos, hasta cereales, carne, aves, mercancías y manufacturas que se recibían de los barcos.

Una vez derribada la muralla, en el espacio urbano de Veracruz comenzaron a aparecer barrios vinculados con la vida marinera o con la intensa actividad portuaria. A los tradicionales asentamientos de los artesanos se sumaron las barriadas de los pescadores, marineros, trabajadores de la construcción y los obreros de la mar que, como sector importante de la población jarocha, empezaron a tener gran presencia.

## El antepuerto de Alvarado

En el extremo noroeste de la laguna de Alvarado, en la margen izquierda de una ría se estableció un embarcadero que empezó a tener gran actividad. La construcción de un muelle resultaba fundamental pues, desde ese punto, se aprovechaban las condiciones naturales en donde convergen las corrientes de los afluentes del gran río Papaloapan, el Cosamaloapan y el San Juan, así como las lagunas que confluyen en la costa del Atlántico; esto permitió realizar el transporte fluvial y marítimo en un antepuerto y crear un pequeño emplazamiento para la construcción y reparación de barcos medianos.

La habilitación de San Cristóbal de Alvarado como puerto abierto al comercio exterior cobró vida particularmente en los años de 1815 y 1817, como consecuencia de la guerra de Independencia de México. La actividad marítima que solía recibir Veracruz se trasladó a Alvarado hasta que salieron las fuerzas españolas de San Juan de Ulúa. Por el artículo 2o. del decreto del 17 de febrero de 1837, este puerto se cerró para el comercio extranjero y quedó reducido a operaciones de cabotaje.

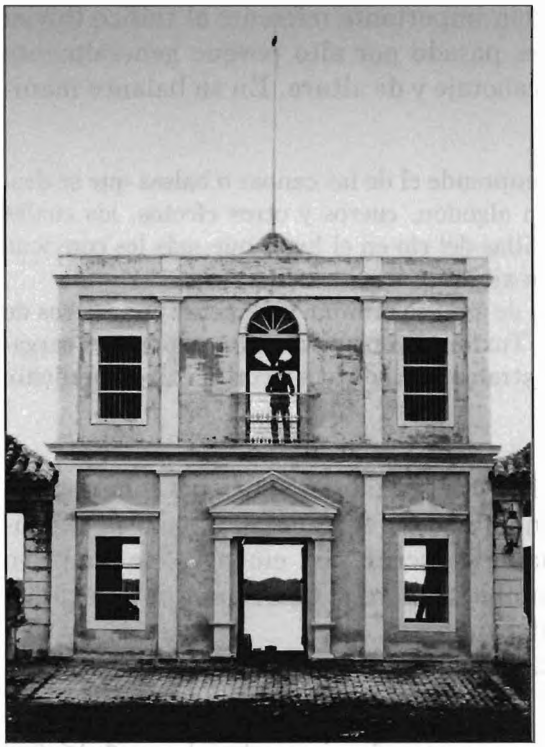
Alvarado se abrió al comercio exterior en varias ocasiones debido a las intervenciones extranjeras, como sucedió con el decreto del 10 de julio de 1838, que le permitió realizar el comercio de altura mientras durase el bloqueo francés. En otra ocasión, por el decreto del 10 de julio de 1846, el puerto de Alvarado fue declarado abierto al comercio de altura por todo el tiempo que durase el bloqueo impuesto por las fuerzas navales estadounidenses. Es digna de destacarse la decidida resistencia de las poblaciones de la región del Sotavento, que en dos ocasiones impidieron que las fuerzas intervencionistas estadounidenses lograran hacerse del control portuario de Alvarado y, más aún, que consiguieran internarse río adentro para dominar el tráfico fluvial hasta Tlacotalpan; éste constituía el objetivo principal de las fuerzas interventoras por la importancia estratégica de su ruta comercial fluvial.[60]

A partir de la ley del 24 de noviembre de 1849, Alvarado fue abierto tan sólo para el comercio de cabotaje.[61] Sin embargo, en 1867 quedó de nuevo habilitado como puerto de altura, hasta que en 1872 volvió a ser declarado, de manera definitiva, puerto de cabotaje. En el año de 1898 el tráfico de exportación que tuvo Alvarado se calculaba en 100,000 toneladas.[62] El puerto cobró fuerza entre 1880 y 1884, cuando se constituyó una funcional vía férrea que comunicaba los puertos de Veracruz y Alvarado con una vía que llegó a ser de 70 kilómetros, y un ramal a Antón Lizardo, y desde este pequeño puerto hasta el río San Juan, con el fin de estar comunicado no sólo con las poblaciones ribereñas del Papaloapan sino, incluso, con Minatitlán.

## Tlacotalpan

El puerto fluvial de Tlacotalpan se estableció en una isla ubicada río adentro del Papaloapan. Precisamente por su situación favorable para la transportación fluvial se fundó un embarcadero para la entrada de mercancías textiles y jabón, y para la salida de productos de una zona rica en maderas preciosas como caoba y cedro, de algodón despepitado, loza ordinaria, sandías, melones, pescado salado, cueros de res y venado, y el palo del moral que se utilizaba como tinte para los textiles.[63]

[60] Lozano, 2000, pp. 17-20.
[61] Sierra y Martínez, 1973, p. 112.
[62] *Economista Mexicano*, 10 de junio de 1898, pp. 231-233.
[63] César, 1959, p. 29.



Fotografía fechada en octubre de 1896 de la sección aduanera del puerto fluvial de Tlacotalpan.

El primer muelle que tuvo el poblado de Tlacotalpan se estableció el 19 de noviembre de 1820 para recibir las embarcaciones que se desviaban de Veracruz, por la ocupación española, tanto a Alvarado como a este puerto fluvial. En su interesante trabajo sobre la vida social y económica de Tlacotalpan, Juan N. César señala que su embarcadero fue objeto de dos cambios; el primero se hizo en 1849 por un contrato cuyo costo fue de 3,000 pesos, y su construcción se levantó sobre: "un fuerte entarimado, sostenido por gruesos postes, todo de madera. Posteriormente, en 1857, se mejoró esta construcción, ampliando el ancho del muelle y levantando una galería de 30 1/3 varas de largo y 7 varas 6 pulgadas de ancho, con veinte columnas paralelas de material y techo de teja".[64]

El mismo autor destaca la privilegiada situación geográfica que tenía Tlacotalpan en la costa de Sotavento, que permitía la fácil entrada y salida de efectos nacionales y extranjeros; asimismo, señala un aspecto fundamental que contribuyó a la formación del mercado interno de la región, esto es, la intensa actividad que había en el muelle:

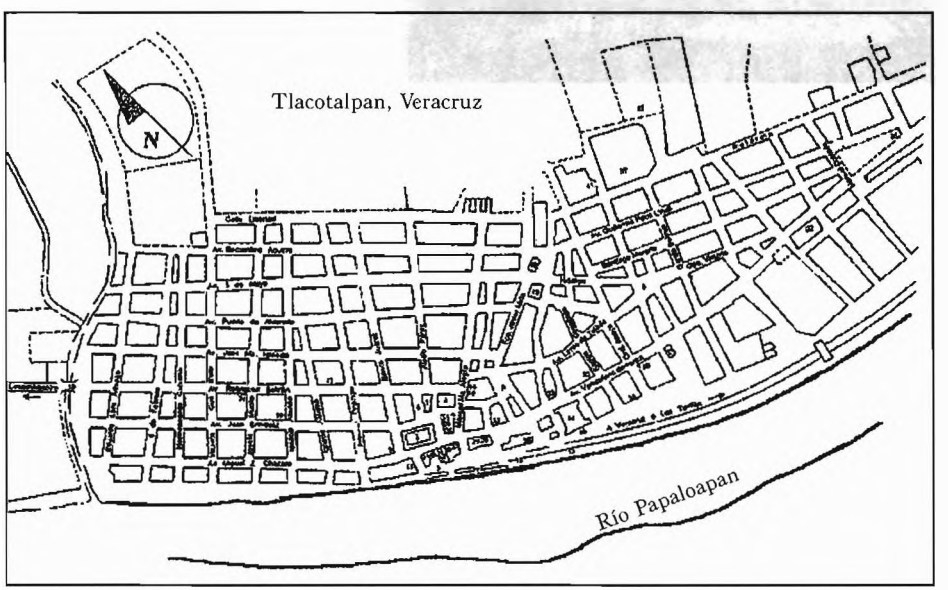
> por el número de viajes que, durante el año anterior de 1858, hicieron los barcos de transporte en la carrera de Veracruz a este punto: supongo que por lo bajo cada buque ha traído 150 bultos y llevado 300; y como los viajes redondos han sido 80, debe haberse elevado a 36,000 el número de piezas o bultos que ha tenido entrada y salida por el muelle.

[64] *Ibidem*, p. 67.

César brinda otra información importante referente al tráfico fluvial cotidiano, que muchas veces es pasado por alto porque generalmente sólo se registra el comercio de cabotaje y de altura. En su balance manifiesta:

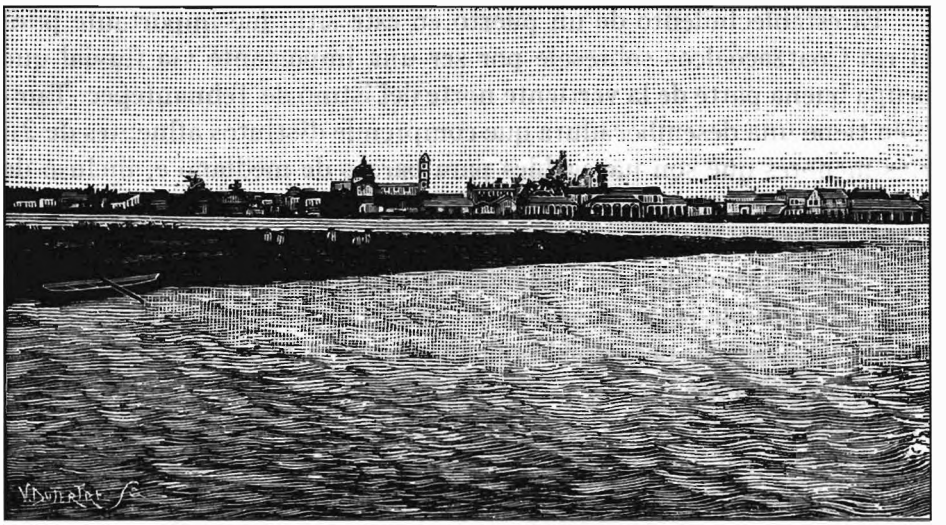
> en aquel movimiento no se comprende el de las canoas o balsas que se despachan o vienen cargadas con algodón, cueros y otros efectos, los cuales embarcan o desembarcan a orillas del río en el lugar que más les conviene a sus consignatarios por la proximidad a sus establecimientos.
> Los frutos de exportación que de aquí se remiten a Veracruz son cueros de res y de venado y frijol de los Tuxtlas. La madera que se exporta es cargada desde aquí en los buques extranjeros que vienen con el correspondiente permiso.[65]

A partir de la década de 1860 Tlacotalpan funcionó como activo puerto fluvial, pero con la denominación de cabotaje y bajo la dependencia de la Aduana Marítima de Veracruz. Sin embargo, se mantuvo como punto crucial del intercambio comercial que conocerá la región a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX.




Plano de la ciudad y puerto de Tlacotalpan y del curso del río Papaloapan.

[65] *Ibidem*, p. 69.




El río Papaloapan y de la población de Tlacotalpan. Grabado de V. Dutertre S.

## Coatzacoalcos

Desde principios del siglo XIX se instaló un embarcadero en la parte extrema norte del istmo de Tehuantepec y sobre la cuenca baja y la margen izquierda del río Coatzacoalcos, precisamente en la desembocadura de una ensenada al sureste del Golfo de México, que tiene cinco metros de profundidad y hace un amplio canal de 100 metros de entrada.

La fundación de Coatzacoalcos se remonta a una colonización realizada en 1823, para instaurar una nueva provincia en terrenos baldíos del centro urbano y en las cercanías de la barra que se forma en el río, a dos metros sobre el nivel del mar. Se habilitó este puerto al comercio de altura durante la presidencia de Guadalupe Victoria, por el decreto oficial número 461 con fecha del 8 de octubre de 1825. En el año de 1829, las autoridades gubernamentales autorizaron la realización de un proyecto de colonización promovido por la compañía francesa De Giordan, pero ésta no rindió los frutos esperados en cuanto a la promoción de la actividad marítimo-mercantil. Sin embargo, este puerto perdió fuerza con otro decreto del 17 de febrero de 1837, que lo limitó al comercio de cabotaje y lo subordinó a la autoridad aduanal de Tabasco.[66]

[66] Santecomapan en un principio funcionó como aduana para el comercio de cabotaje. La ley del 19 de mayo de 1828, el decreto del 17 de febrero de 1837 y la ley del 24 de noviembre de 1849 lo subordinaron a la aduana de Veracruz

El establecimiento de un puerto en este sitio fue importante pues el río Coatzacoalcos sobresale por ser una importante vía fluvial que ocupa buena parte de la vertiente norte del istmo de Tehuantepec. También tiene una desembocadura que comprende distintos afluentes de 26 ríos menores que son navegables para barcos de mediano e, incluso de gran calado. Es por ello que el propio geógrafo Jesús Galindo y Villa definió a Coatzacoalcos como el río ístmico de Tehuantepec más importante.[67] Desde principios del siglo XIX se consideró al río Coatzacoalcos como una posible vía de conexión del tráfico interoceánico que va de Salina Cruz, Oaxaca, pasa por Uspapanapa, cruza Minatitlán, se conecta con poblados como Tonalá y desemboca en la costa formando un seno. Lo anterior facilitó el tráfico ístmico con la salida de Oaxaca de mercancías como tintes, jabón, velas, azúcar, aguardiente de caña y alcohol, y la entrada desde Coatzacoalcos de manufacturas extranjeras, maquinaria, alimentos y bebidas.

A principios de la intervención estadounidense, el puerto de Coatzacoalcos estuvo por un tiempo en manos del gobierno mexicano, abriéndose al comercio extranjero por el decreto de 10 de julio de 1846. Pese a ello, la armada de Estados Unidos, al mando del filibustero William S. Walker, en su interés por controlar este estratégico punto fluvial y marítimo, bombardeó el fuerte situado en la desembocadura del río Coatzacoalcos, el cual fue prácticamente demolido.

Pasada la ocupación estadounidense, y por el decreto expedido el 5 de julio de 1848, Coatzacoalcos dejó de funcionar como puerto de altura y quedó reducido tan sólo al comercio de cabotaje, lo que fue ratificado por la ley del 24 de noviembre de 1849.[68]

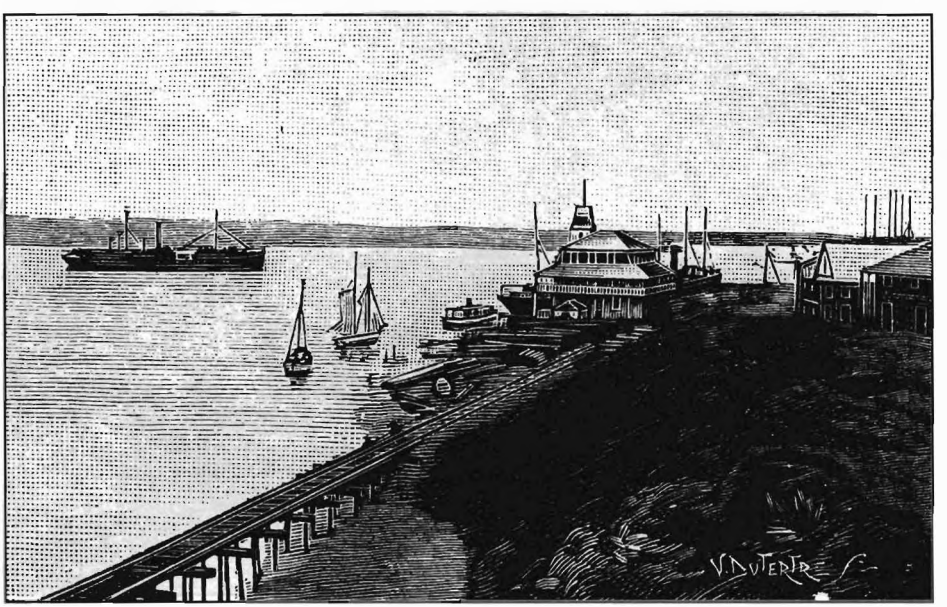
A principios de la segunda mitad el siglo XIX, el puerto de Coatzacoalcos cobró importancia por el desarrollo de un corredor fluvial que abarcaba precisamente una buena parte del istmo de Tehuantepec. En este proceso, el puerto fue habilitado en 1856 para el comercio extranjero por la Ordenanza General de Aduanas; en 1857 recibió un gran impulso al denominársele ciudad "Colón". Ese mismo año, se le dio una concesión a la compañía Luisiana Tehuantepec para construir un ferrocarril, pero el proyecto finalmente no logró su propósito.

[67] Galindo y Villa, 1926, p. 133.
[68] Sierra y Martínez Vera, 1973, p. 107.

Durante las décadas de 1860 y 1870 la rivalidad portuaria entre Coatzacoalcos y Minatitlán se hizo evidente. A lo largo de esos años Coatzacoalcos empezó a tener constantes vínculos con Veracruz, se convirtió en un centro de distribución de productos de la zona del istmo de Tehuantepec y en 1872 se habilitó para el comercio exterior. Esto fue resultado de la entrada y salida de barcos de compañías navieras y vapores de bandera mexicana.

En la década de 1880 Coatzacoalcos conoció transformaciones importantes en el espacio urbano y en las instalaciones del mismo puerto, como consecuencia de una serie de importantes hechos que dan inicio en 1881, cuando George Ting dona un gran terreno de 1'045,318.53 metros cuadrados para el fundo legal de la población. También en ese año la empresa contratista S. Pearson and Son comisiona al ingeniero Alcides Droumont la elaboración de un plano de la ciudad portuaria, la construcción de los faros de Zapotitlán y la edificación de una barra con sistema de escolleras. En este marco de modificaciones portuarias, en 1888 fue trasladado a Coatzacoalcos un astillero y dique flotante proveniente del puerto de Campeche con el fin de recibir barcos de gran calado.

En la última década del siglo XIX los aires del progreso económico se viven de manera intensa en el puerto, y las autoridades y grupos de

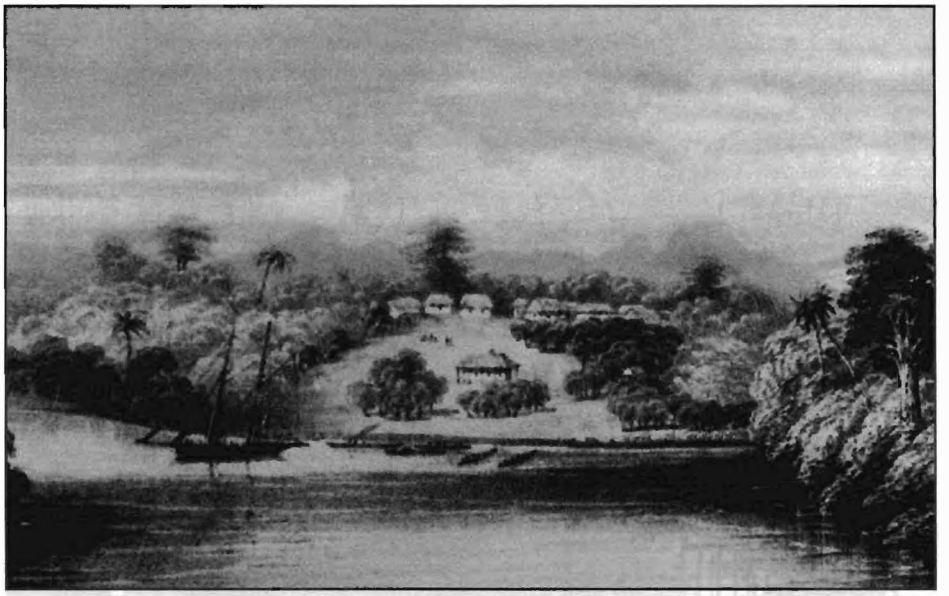



El puerto de Coatzacoalcos; se pueden observar la vía del tren e instalaciones portuarias. Grabado de V. Dutertre S.

la población logran que el gobernador del estado de Veracruz cambie el nombre de Coatzacoalcos por el de Puerto México. Ello no fue nada casual, pues el gobierno federal dio impulso a este puerto cuando en 1894 se inauguró el proyecto de lo que sería el Ferrocarril Transístmico, que iba de su terminal en el Golfo de México a Puerto México y, en el Pacífico, al puerto de Salina Cruz, Oaxaca. Ello permitió las exportaciones de palo de tinte, guayacán, café y hule. La modernización de Puerto México se completó en 1906 con la terminación de una infraestructura portuaria que comprendió un rompeolas para la formación de un canal protegido por dos escolleras –la del este de 1,500 metros de longitud y la del oeste de 1,185 metros– separadas en sus extremos por 22 metros.

## Minatitlán

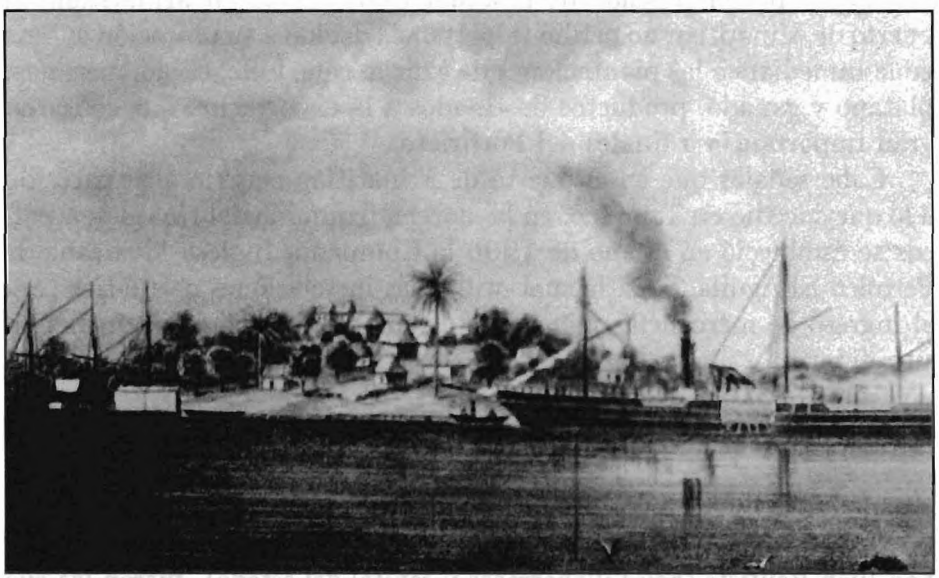
En un lomerío de la llanura del río Coatzacoalcos, en su margen izquierda y a unos 32 kilómetros de la boca de la barra río arriba, se estableció el puerto fluvial de Minatitlán. La razón de que el puerto se fundara precisamente allí era que el gobierno virreinal necesitaba un asentamiento y un embarcadero fortificados y alejados del acoso de los piratas. En



Litografía de Minatitlán desde el río Coatzacoalcos, fechada en la década de 1830.

1731 se iniciaron las construcciones del edificio y un astillero para la fabricación de algunas fragatas, y para el año de 1735 finalizaron los trabajos del pequeño puerto, que en un principio se le denominó La Fábrica.

Por su cercanía a varios afluentes del río Coatzacoalcos y a los bosques de cedro y caoba, el puerto de Minatitlán se convirtió en el sitio de salida de la madera que se utilizaba para hacer pilotes en el puerto de La Habana. Asimismo, desde la década de 1820, este puerto ribereño empezó a servir como almacén de madera de varias monterías (cortes de madera), como bodega del gobierno, casa cuartel y como punto estratégico para erigir la aduana entre 1822 y 1823; también se convirtió en centro estratégico de operaciones comerciales de las casas mercantiles, cuando en octubre de 1825 se otorgó a Minatitlán la categoría de puerto de altura.[69]



Litografía de Minatitlán publicada en Nueva York en el año de 1852.

Minatitlán se convirtió en un importante puerto fluvial de donde salió una gran variedad de productos mexicanos de exportación (sobre todo cargamentos de añil, tabaco y ganado vacuno), además de haber sido un lugar vital para el acopio de productos de tierra adentro, prove-

[69] Salinas Aragón, 1993, pp. 23-24.

nientes de la región del istmo de Tehuantepec, que posteriormente eran trasladados al Golfo de México. En el año de 1837 se declaró a Minatitlán puerto de cabotaje y también punto de salida de maderas preciosas y materias primas.

A causa de la intervención estadounidense, a partir de 1846 y hasta que concluyó el conflicto bélico, únicamente Coatzacoalcos operó como puerto de altura. No obstante, en 1857 Minatitlán recuperó su posición como el puerto de altura más importante de la región del istmo, por la constante salida de productos mexicanos transportados por barcos suecos, alemanes, franceses, canadienses y estadounidenses que cargaban "sus bodegas con las maderas preciosas de la región, dejando en el puerto el lastre de ladrillos, teja marcelleza, pizarra, tejamanil, mercería, o mosaicos rojos y negros y grandes piedras, que servirán en las construcciones del puerto".[70] A pesar de que en 1899 la dinámica de Coatzacoalcos era mayor por el traslado de la aduana que estaba en Minatitlán, el puerto de Minatitlán no perdió importancia debido a su ubicación en una zona inmediata a las plantaciones de azúcar, café, hule, cacao, naranjas, plátano y ganado, productos destinados a la exportación que cobraron gran importancia a finales del Porfiriato.

Cabe señalar que en el puerto de Minatitlán ocurrió algo parecido a lo que sucedió en Tampico: en la margen izquierda del río Coatzacoalcos se estableció en el año de 1906 la Compañía Inglesa Mexicana de Petróleo El Águila, S.A., la cual utilizó las instalaciones portuarias para el ingreso de mercancías y la salida de combustibles que producían en su refinería.

## Los puertos tabasqueños

En el siglo XIX el estado de Tabasco contó con puertos costeros y uno fluvial de gran importancia. Si bien tan sólo dos de ellos –Frontera y San Juan Bautista (hoy Villahermosa y capital del estado)– fueron los que básicamente concentraron el tráfico naviero para el mercado interno y productos para la exportación, hay que hacer notar la importancia de otros embarcaderos costeros en donde ocasionalmente descargaban barcos.[71] Santa Ana, Chiltepec y Dos Bocas sirvieron como antepuertos 11

[70] *Ibidem*, pp. 25-26.

[71] Tonalá, pequeño puerto en la margen izquierda del río Tonalá, es el límite natural entre los litorales de Veracruz y Tabasco.

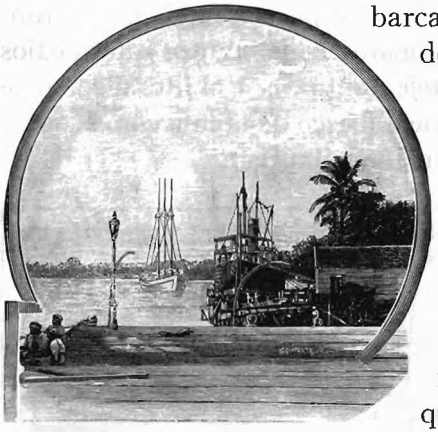
para dar salida a las maderas preciosas que después se enviaban a Frontera para ser exportadas; también funcionaron como puntos intermedios para hacer posible el comercio de cabotaje, tanto desde el litoral como de la vasta red fluvial interna del estado de Tabasco que tenía como centro de operaciones al puerto fluvial de San Juan Bautista.

Mapa de la región déltica de Tabasco.

## Frontera

En la obra *Las tierras bajas de Tabasco,* de los autores West, Psuty y Thom se menciona que Santa María de la Victoria fue uno de los primeros núcleos de población española, y ya a finales del siglo XVI sobresalía como el principal puerto tabasqueño a pesar de que se estableció en una barra de escasa profundidad para que atracaran los barcos.[72] Este sitio fue un poblado de pescadores y de indígenas chontales, conocido en el periodo prehispánico como Potonchán, situado en la boca del Grijalva, a la orilla del río Trapache, hoy El Coco.[73] También en su estudio sobre la historia del puerto de Frontera el historiador Armando Pérez Chan señala que a finales del siglo XVIII el sitio donde se estableció el em-

[72] West *et al.*, 1978, p. 263.
[73] Izquierdo, 1995, pp. 22-23.



Puerto Frontera, Tabasco. Grabado de V. Dutertre S.

barcadero tenía el nombre San Fernando de la Victoria y que ahí se edificó un muelle en la ribera oriental de la confluencia de los ríos Grijalva y Usumacinta. El pequeño puerto se erigió precisamente en la margen derecha de una barra formada por la gran masa de aluviones provocada por la desembocadura de los brazos principales de los grandes ríos Grijalva y Usumacinta. Pese a que su barra tiene sólo tres metros de calado, durante el siglo XIX el embarcadero funcionó como puerto de altura e incluso, durante algunos años, fue utilizado como puerto de cabotaje. A Frontera se le ubica en la parte noroeste de la llanura tabasqueña sobre la margen derecha del río Grijalva, precisamente a 12 kilómetros de su desembocadura en el Golfo de México. Su comunicación con San Juan Bautista al suroeste, a 22.88 kilómetros río arriba del Grijalva, le permitió un considerable tráfico fluvial para comercializar productos de tierra adentro (como el cacao, que tuvo gran trascendencia desde la época colonial), y desde principios del siglo XIX, bienes de exportación entre los que destacan las maderas preciosas de caoba y cedro, provenientes del poblado de Quechula en el estado de Chiapas.[74]

Pérez Chan menciona, asimismo, algunas de las modificaciones que condujeron a la definitiva instalación del muelle, al indicar que, en 1815:

> [los] habitantes del Pueblo Nuevo de Oxiacaque solicitaron autorización para asentarse en la región donde antes había florecido aquella legendaria población indígena que descubrió Cortés y sus huestes.
> [...] trazaron una nueva población en la margen derecha del Grijalva, opuesta a la vieja y destruida Santa María de la Victoria, situada tierra adentro de la margen izquierda del gran río.
> En 1817, los colonos y el cura Helguera ya habían fundado el poblado, al cual bautizaron con el nombre de San Fernando de la Victoria.
> Transcurridos algunos años fue constituyéndose en una población de mucha importancia, como puerto principal de Tabasco y comenzó a florecer

[74] Ruiz Abreu, 1997, pp. 39-40.

con el nombre de Guadalupe de la Frontera, suprimiéndosele más tarde el denominativo de Guadalupe, para quedar registrado oficialmente como Frontera.[75]

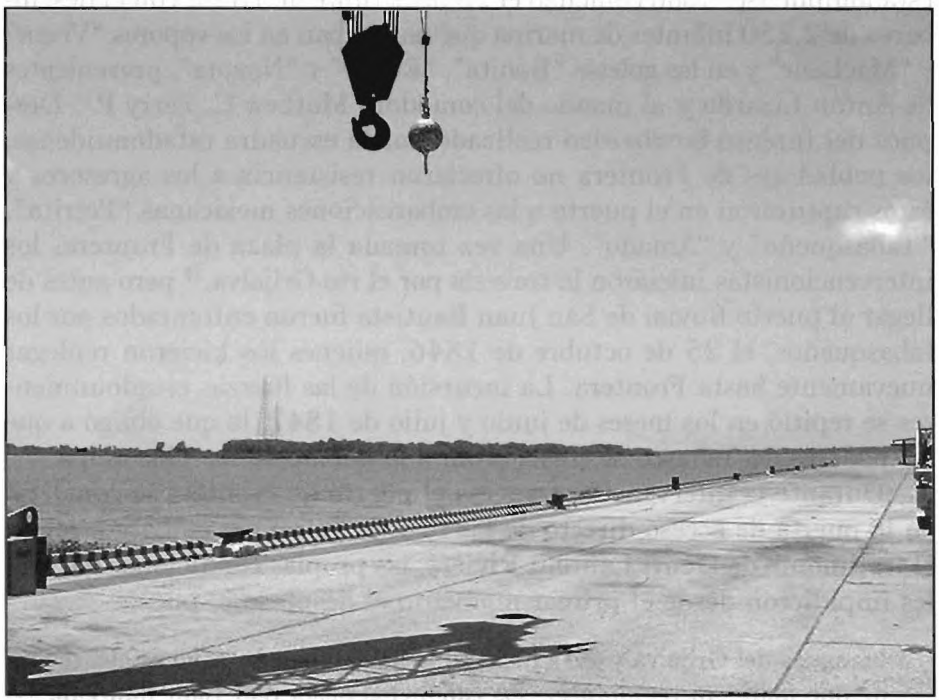
El puerto de Frontera sufrió graves daños durante la intervención estadounidense. Todo comenzó el 23 de octubre de 1846, con el desembarco de 2,250 infantes de marina que navegaban en los vapores "Vixen" y "MacLane" y en las goletas "Bonita", "Reefer" y "Nonata", provenientes de Antón Lizardo y, al mando del comodoro Mathew C. Perry P.[76] Después del intenso bombardeo realizado por la escuadra estadounidense, los pobladores de Frontera no ofrecieron resistencia a los agresores y éstos capturaron en el puerto a las embarcaciones mexicanas "Petrita", "Tabasqueño" y "Amado". Una vez tomada la plaza de Frontera, los intervencionistas iniciaron la travesía por el río Grijalva,[77] pero antes de llegar al puerto fluvial de San Juan Bautista fueron enfrentados por los tabasqueños, el 25 de octubre de 1846, quienes los hicieron replegar nuevamente hasta Frontera. La incursión de las fuerzas estadounidenses se repitió en los meses de junio y julio de 1847, lo que obligó a que los poderes de Tabasco se trasladaran a la población de Tlacotalpa.

Durante la intervención francesa el puerto de Frontera se convirtió en la puerta de acceso directo de las fuerzas galas; sin embargo, según el testimonio de Henri Laurent Rivière, las propias condiciones naturales impidieron desde el primer momento el despliegue, pues:

> las aguas del Grijalva y del Chichigalpa habían bajado, y no estaba seguro de que pudieran remontarlos los cañoneros hasta San Juan Bautista. La plaza misma había tenido tiempo de prepararse. Estaba enteramente rodeada de fosos, con barricadas en las calles, las cuadras horadadas por todos lados, con aspilleras, y finalmente, el cerro de La Encarnación fortificado regularmente con piezas de artillería, de las cuales dos eran de calibre 68. No había más que apresurarse para [que] la expedición de Tabasco tuviera éxito. Pero fallaría, porque la estación estaba muy avanzada, las aguas bajaban de nivel, y las fiebres palúdicas que iban a recomenzar no permitirían permanecer mucho tiempo a los cañoneros en lo alto de los ríos... [Ello] llevó a la renuncia de tal expedición. Tabasco se había establecido como libre y soberano.[78]

[75] Pérez Chan, 2000, p. 39.
[76] Arias Gómez, 1977, p. 599.
[77] Muñoz Ortiz, 1975, p. 125.
[78] Rivière, 1967, pp. 56-58.

Después de la intervención francesa, señala Pérez Chan, en el año de 1867 el puerto de Frontera vivió una devastación considerable por los derrumbes ocurridos en la margen derecha del río Grijalva: el edificio de la Aduana Marítima sufrió graves daños y el río se llevó una calle y varias casas cercanas al muelle.



Muelle de Frontera.

La rivalidad que comúnmente se da entre puertos vecinos, también la vivieron los puertos tabasqueños. En 1871 se decretó que la Aduana Marítima que funcionaba en San Juan Bautista fuera trasladada a Frontera. Y no obstante que los comerciantes establecidos en San Juan Bautista manifestaron abiertamente su inconformidad y su deseo de que continuara el resguardo en la capital del estado de Tabasco, dueños de casas comerciales como Carlos O. Sheridan y Canuto Bulnes obtuvieron las preferencias gubernamentales para que Frontera se convirtiera en puerto de altura y, posteriormente, en el principal del estado de Tabasco. A la par de la decisión en 1874 de establecer en Frontera la construcción de la Aduana Marítima, al poco tiempo contó también con una

Aduana del puerto de Frontera.

oficina postal y telegráfica para agilizar el servicio portuario. Finalmente, el 18 de mayo de 1896, por el decreto número 36, la población fue establecida como ciudad de la Villa de Guadalupe de la Frontera.

Frontera se caracterizó en el último cuarto del siglo XIX por ser la principal puerta de Tabasco para la salida de mercancías y productos agrícolas y pecuarios, del palo de tinte, chicle, maderas preciosas, y el punto para ingresar al mercado interno productos provenientes del sur de Veracruz, Chiapas y de la República de Guatemala.[79]

Ejemplos del progreso que había alcanzado el puerto de Frontera los da Alberto Correa en su estudio sobre Tabasco:

> a finales del siglo XIX, hubo cambios decisivos en el movimiento marítimo a los puertos tabasqueños con la entrada de textiles, artículos de jarciería y peletería, así como harina y sal; también creció la salida de productos como cacao, aguardiente, azúcar, café, tabaco, maíz, frijol, arroz, frutas, manteca y carne salada de ganado bovino y porcino.

Asimismo, Correa señala que mientras que en los registros del año fiscal de 1887-1888 aparece solamente un movimiento de 18 buques de vapor y 34 de vela, para el año fiscal de 1897-1898 se registra un notable incremento porque el movimiento naviero fue significativo no tan sólo en cuanto a la entrada de pasajeros, que sumó 1,156, sino tam-

[79] Arias Gómez, 1977, p. 599.

bién en cuanto al comercio de altura y al comercio fluvial con el llamado movimiento interno.[80]

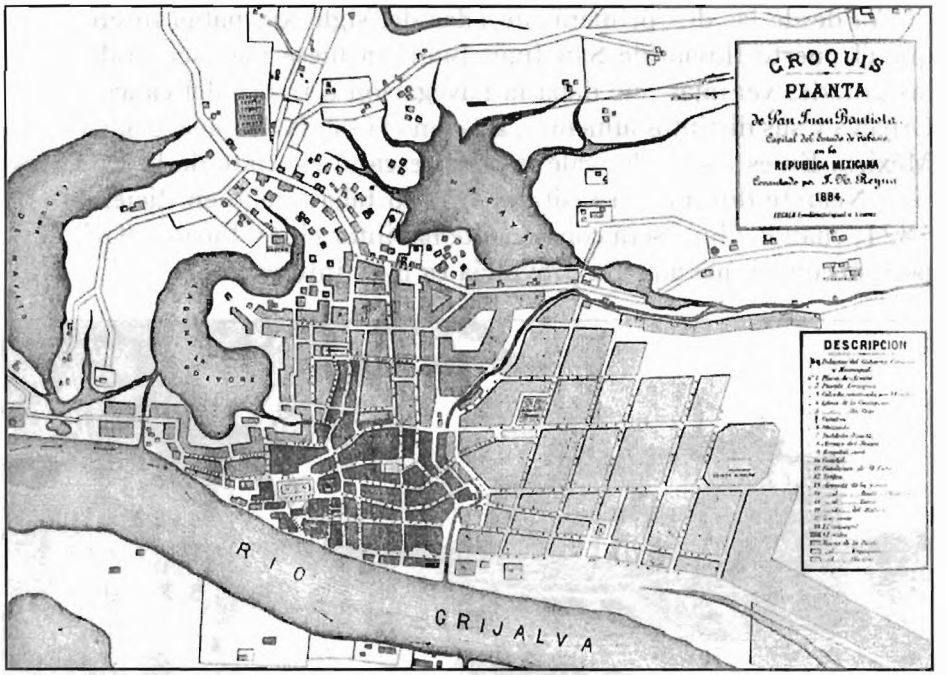
| Movimiento exterior | Número | Carga | |
|---|---|---|---|
| Embarcaciones de vapor | 52 | 38,371 | toneladas |
| Embarcaciones de vela | 14 | 2,907 | toneladas |
| Total de embarcaciones | 66 | 41,278 | toneladas |
| Movimiento interior | Número | Carga | |
| Embarcaciones de vapor | 185 | 53,472 | toneladas |
| Embarcaciones de vela | 57 | 2,825 | toneladas |
| Total de embarcaciones | 242 | 56,297 | toneladas |

## El puerto fluvial de San Juan Bautista

En la margen izquierda del río Grijalva se estableció una población bautizada Santa María de la Victoria, el 25 de marzo de 1519, que después fue fundada con el nombre de Villa de Felipe II, en 1598. El propósito de erigir ahí la población se debió a que río arriba el Grijalva brindaba mayor seguridad y protección al comercio colonial frente a los ataques de los piratas, que solían merodear en las zonas de los litorales. En un estudio realizado por Ana Luisa Izquierdo se explica que los cambios que hubo en Tabasco para brindarle la mayor prioridad sólo a un embarcadero y restarle importancia al muelle de la población de Villa de Santa María de la Victoria Frontera (Frontera), fue con la intención de establecer un puerto en el paraje denominado Tres Lomas y fundar un embarcadero en San Juan Bautista de Villahermosa. Izquierdo señala que el hecho no fue casual ya que se debió a una pugna de intereses que existía entre el virrey marqués de Guadalcázar y el obispo de Yucatán, fray Gonzalo de Salazar.[81]

Por otra parte, West y otros autores indican que a finales del siglo XVIII, y concretamente en el periodo que va de 1786 a 1793, arribaron a San Juan Bautista 35 buques del puerto de Veracruz y de Campeche, lo cual nos indica que ya desde entonces el puerto fluvial tenía un considerable movimiento naviero.

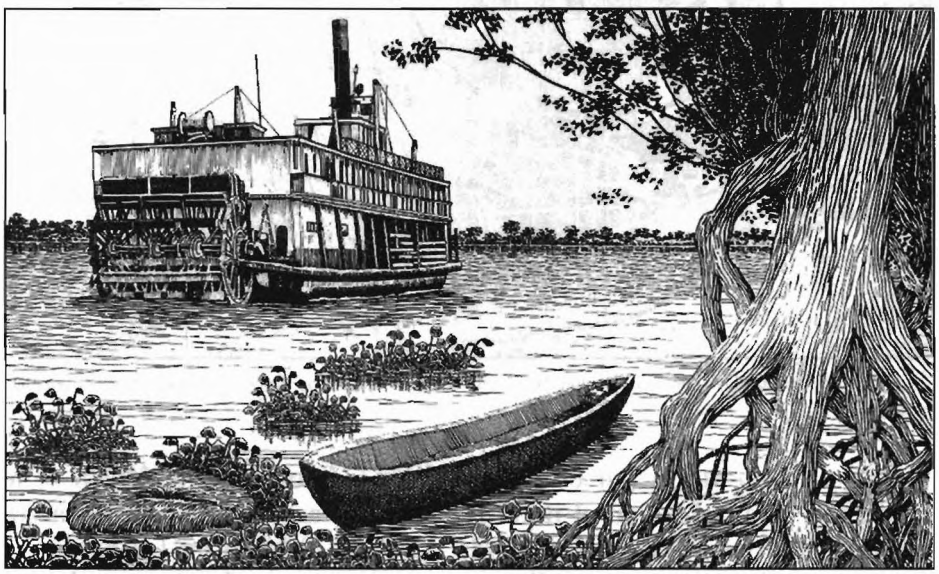
[80] Correa, 1981, pp. 141-142.
[81] Izquierdo, 1995, p. 15.




Plano del puerto fluvial de San Juan Bautista y del curso del río Grijalva. Croquis elaborado en 1844 por Juan N. Reyna.

En el siglo XIX, y por el decreto del 27 de octubre de 1826, se le confirió a esta población el nombre de San Juan Bautista de Tabasco. Su situación geográfica privilegiada, al estar ubicada en lomas de las partes bajas de un terreno rocalloso, entre varios ríos y, fundamentalmente, en la ribera izquierda del río Grijalva, permitió que San Juan Bautista funcionara como un atractivo puerto fluvial para la salida y entrada de productos con el Golfo de México. Como el embarcadero se localizaba en una pendiente que descansa sobre depósitos de aluvión, pudo también ser un centro de intercambio de mercancías porque concentraba el tráfico fluvial de otros ríos navegables provenientes de las regiones del estado de Tabasco, conocidas como La Chontalpa, de la Sierra, del Centro y de los Ríos. Así, el puerto fluvial de San Juan Bautista fue un punto estratégico para la salida al comercio exterior de maderas preciosas y tintóreas, pieles, chicle, hule, café, cacao, copra, pimienta de la tierra y plátano; además se convirtió en sitio de acopio del intercambio mercantil con el exterior al recibir abarrotes, ferretería, artículos de lujo, drogas y medicina, maquinaria, calzado y parafina.

Ya desde las dos primeras décadas del siglo XIX había interés para que el puerto fluvial de San Juan Bautista fuese más activo debido a las grandes ventajas que daba la navegación a través del cauce del río Grijalva y sus distintos afluentes, así como la salida del mismo al Golfo de México. En este sentido, vale la pena rescatar el relato de Pedro Celestino Negrete durante su visita al trópico tabasqueño en diciembre de 1821, cuando dijo: "será consecuente habilitar el río Tabasco (Grijalva), porque consta que aquella provincia es muy interesante..."



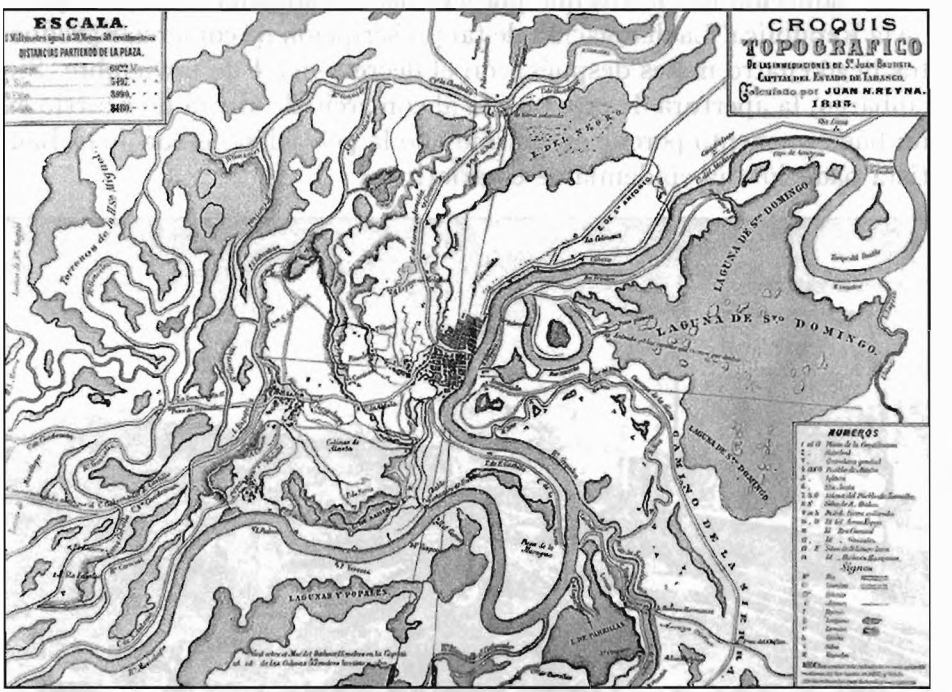
Grabado de barco de vapor sobre el río Grijalva. H. Quintana S., 1992.

Y respecto al comercio, Negrete señalaba que:

> es extensivo por aquel río a la provincia de Chiapas, y sucesivamente a Guatemala. No hay que hacer casi ningunos gastos de fortificación ni de empleados, porque los barcos suben por el río hasta cerca de la capital donde está la Aduana y ya tiene o tenía el año de 1806 un Vigía, una guarda y una guardia en la barra, que es todo lo que necesita, imitando la de Nuevo Orleans, cuya situación local y río de Mississipi es semejante al de Tabasco.[82]

[82] Exposición del Excelentísimo Señor Pedro Celestino Negrete sobre las providencias que puedan tomarse para la habilitación de puertos en la costa del Imperio Mexicano, diciembre de 1821.

No obstante las propuestas que hicieron los visitantes del río Grijalva, el puerto de San Juan Bautista fue habilitado en la década de 1820 sólo al comercio de cabotaje, hasta que abrió al comercio extranjero con la emisión del decreto del 17 de febrero de 1837; este tipo de comercio se vio ampliamente beneficiado por haberse establecido una Aduana Marítima. Dicha situación hizo que en la década de 1830, el tráfico marítimo centrara sus operaciones en el puerto fluvial de San Juan Bautista. Pese a esto, por el decreto presidencial del 12 de enero de 1841 quedaron suspendidas las actividades portuarias al tráfico de mercancías para el comercio exterior e interior, por haberse sustraído el puerto de la obediencia del gobierno central de la Federación.[83]




Mapa de la ciudad de San Juan Bautista, del curso del río Grijalva y de las lagunas que la rodean.
Fuente: *Croquis topográfico de las inmediaciones de San Juan Bautista capital del estado de Tabasco*, calculado por Juan N. Reyna, año de 1885.

Luego de que Justo Sierra O'Reilly viajara a San Juan Bautista en 1840 e hiciera un recorrido por las calles de esa población, dio testimonio de que se habían establecido 50 tiendas sobre las orillas del Grijalva

[83] Sierra y Martínez, 1973, p. 110.

o en la zona conocida como el "Barranco", con estas palabras: "se veían como doscientas canoas de diversos tamaños, cargadas de maíz, cacao, frijol, leña, tortugas, pescados, frutas y otras mil producciones del país".[84]

El progreso económico de este puerto fluvial comenzó a alterarse por la inestabilidad política que vivía Tabasco y por los problemas derivados de los espacios territoriales en el sureste mexicano. De hecho, en la década de 1840 San Juan Bautista fue cerrado en más de una ocasión. La primera vez ocurrió, como acabamos de mencionar, por decreto presidencial del 12 de enero de 1841, que suspendía en el puerto fluvial todo comercio de importación y local por haberse sustraído de la obediencia del gobierno. Poco después, el 17 de julio del mismo año, se prohibió la introducción de efectos que pudiera hacer Tabasco a cualquier parte de la República. La derogación de tal proscripción de comerciar productos llegó cuatro meses después, con el decreto del 4 de noviembre. Sin embargo, la apertura de este puerto al comercio de altura no ocurrió en un buen momento porque ese mismo año la población de San Juan Bautista padeció una epidemia de escarlatina.

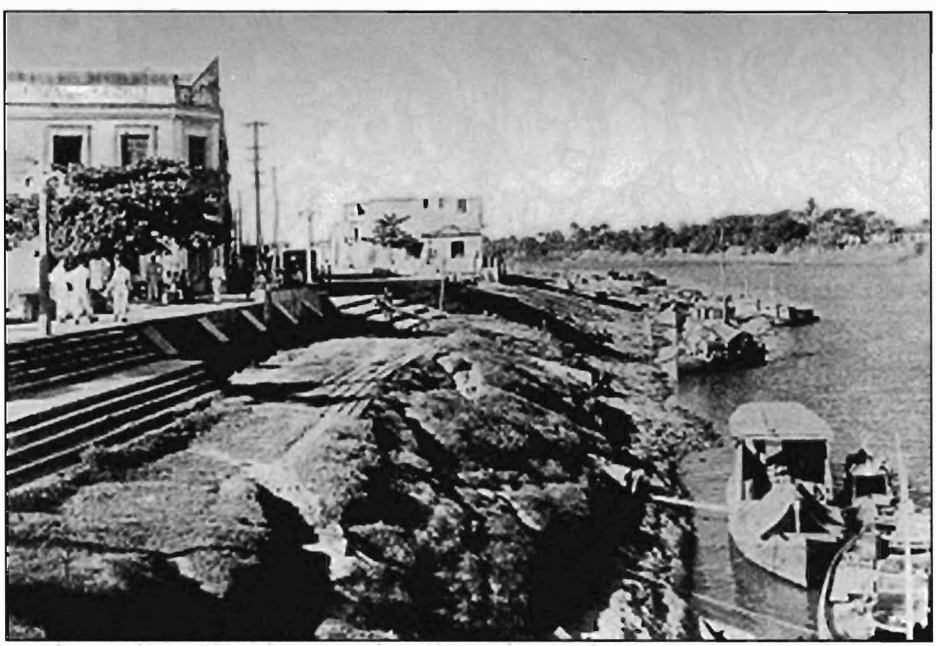


Imagen donde aparece el llamado "Barranco" del puerto fluvial de San Juan Bautista. Hermilo Granados (Archivo Histórico Fotográfico de Tabasco).

[84] Véase el relato en Torruco Saravia, 1987, p. 6.

En 1845, año en que el país vivía una profunda inestabilidad política, este puerto nuevamente se sustrajo de la obediencia del gobierno y fue clausurado al comercio exterior, al de gran escala y al de cabotaje, por decreto del 12 de julio. Sin embargo, esta resolución se derogó con una prescripción expedida el 2 de octubre del mismo año, en virtud de haber concluido la revuelta militar. Los conflictos armados y las asonadas que afectaron directamente al puerto de San Juan Bautista hicieron que por un tiempo se trasladara la Aduana Marítima de Tabasco al puerto de Guadalupe de la Frontera, por lo que San Juan Bautista perdió terreno como centro de operaciones del tráfico mercantil del estado.

Hay que decir, además, que este puerto tampoco fue ajeno a la intervención estadounidense pues sus fuerzas se hicieron presentes el 24 de octubre de 1846.[85] El día 25 exigieron la rendición de la plaza de la ciudad,[86] a la cual habían agredido ferozmente y estaba casi destruida, principalmente las casas en la margen del río y la aduana, por lo que los habitantes se tuvieron que refugiar en las poblaciones de Atasta y Tamulté. La situación empeoró aún más en el periodo que va del 13 de junio al 30 de mayo de 1847, pues hubo varios incendios en casas en San Juan Bautista, los cuales fueron provocados por las mismas fuerzas estadounidenses.[87]

El intervencionista Perry estableció su cuartel general en el vapor "Scorpio" y nombró como gobernadores provisionales a Van Brunt, primero, y después a A. Bogelow, quienes ocuparon la plaza de San Juan Bautista durante un mes. La derrota de las tropas mexicanas se debió, en buena medida, a una epidemia de disentería que alcanzó a las tropas que se retiraban el 22 de julio de 1847.

A pesar de que a principios de la década de 1850 San Juan Bautista sufrió una epidemia de cólera morbo, en los siguientes años el comercio fluvial recuperó la calma en el recorrido del río Grijalva, permitiendo que funcionara de nuevo como centro aglutinador del tráfico naviero por los distintos ríos que cruzan el estado de Tabasco y con el Golfo de México. Así, la Ordenanza General de Aduanas del 31 de enero de 1856, estableció que este puerto se abriera al comercio de altura.

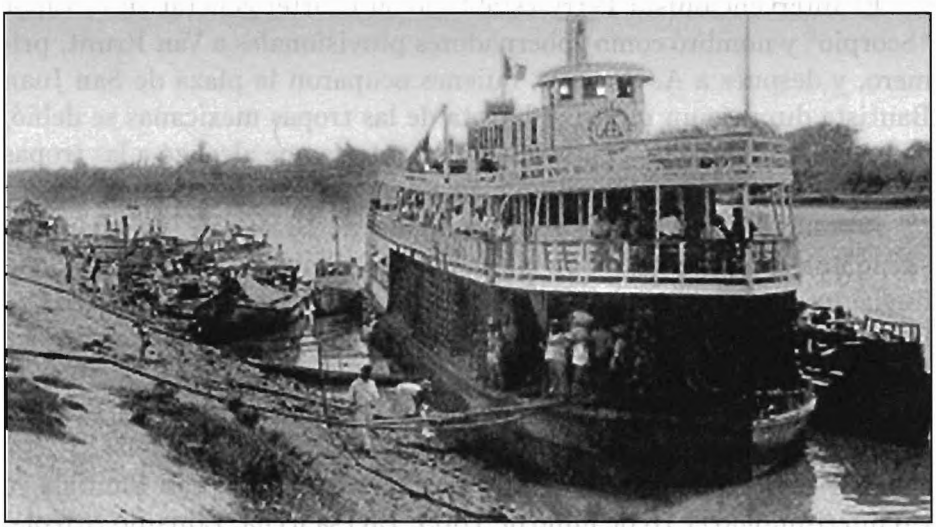
Este periodo de tranquilidad y estabilidad en San Juan Bautista se vio interrumpido el 18 de junio de 1863. En esa fecha, Eduardo Arreola,

[85] García Cantú, 1991, p. 147.
[86] Muñoz Ortiz, 1975, p. 125.
[87] Torruco Saravia, 1987, pp. 51-52.

leal a la intervención francesa, decidió ocupar el embarcadero con el barco de guerra "El Conservador" y las canoas francesas "La Corine", "La Tourmente" y "La Pique". Sin embargo, durante el Imperio de Maximiliano en los puertos de San Juan Bautista y Frontera hubo una valiente resistencia contra el gobierno impuesto desde el extranjero, lo cual puede apreciarse en el relato escrito por Rivière, en donde narra los intentos –en ocasiones frustrados– de la armada francesa de incursionar en la costa y ríos tabasqueños:

> En Tabasco, que no nos pertenecía, los disidentes, envalentonados por la reciente retirada del General Brincourt, estaban más enorgullecidos que nunca. El levantamiento del bloqueo establecido anteriormente sobre todos los puntos de la costa, y que había sido como el presente de alegría por la exaltación del Emperador Maximiliano, les había dejado 200,000 pesos, lo que les había permitido levantar nuevas tropas y pagarlas bien. Frontera acababa de pronunciarse a favor de ellos, y habían reabierto, como anteriormente, la aduana de Tabasco.[88]

Al restaurarse la República, el decreto del 15 de septiembre de 1871 estableció que se trasladara la aduana de Tabasco al puerto de Frontera



Barco de vapor "Plutarco" en el barranco de San Juan Bautista (Villahermosa). Fotografía de Elías Balcázar A. (Archivo Histórico Fotográfico de Tabasco).

[88] Rivière, 1967, p. 21.

y que San Juan Bautista quedara funcionando como puerto de cabotaje. A partir de 1898 contó con un pequeño sistema ferroviario, con vías tipo Decauville: un tramo llegaba al Paso de Carrizal y cubría tan sólo seis kilómetros, y otro llegaba a río González y era de cinco kilómetros.

El hecho de que San Juan Bautista pasara a ser un embarcadero de cabotaje hizo que disminuyera sensiblemente su actividad portuaria. Sin embargo, siguió siendo el lugar preferido de comerciantes y ahí se establecieron las principales firmas y casas dedicadas al comercio de importación y exportación: M. Barreteaga y Cía., M. Romano y Cía., Bulnes Hermanos, G. Benito y Cía., González Hermanos, Manuel Sáenz, Miguel Ripoll y Juan Pizá, entre otras. Por ello, desde 1884 se advirtió la necesidad de construir un muelle que sustituyera al deficiente fondeadero que había, y que se conocía como la Zona del Barranco. En mayo de 1890 el gobierno de Tabasco permitió la construcción de un muelle en la misma margen izquierda del río Grijalva, cuya realización estuvo a cargo de la casa comercial Bulnes Hermanos, que había obtenido la concesión con anterioridad.

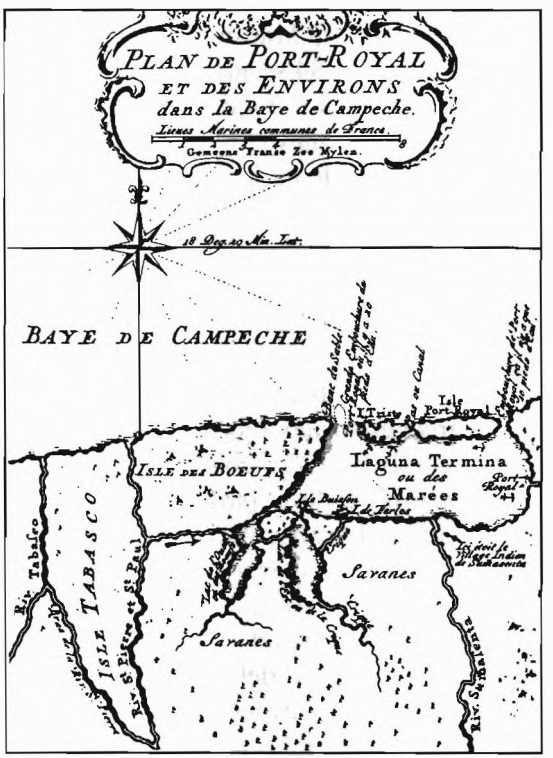
## Isla del Carmen

El extremo occidental de Isla del Carmen contaba desde el siglo XVIII con una fortaleza y un embarcadero que ofrecían abrigo a los barcos de la costa, y seguridad para el embarque y desembarque de naves con productos forestales procedentes de laguna de Términos, de la parte oriente de Tabasco y del occidente de Campeche.[89] En el transcurso del siglo XIX el puerto de Isla del Carmen se convirtió en un centro exportador de maderas preciosas y tintóreas provenientes de los bosques tropicales de Campeche y Tabasco. Asimismo, este puerto fue punto de entrada de una diversidad de mercancías extranjeras para el consumo interno del sureste mexicano. Como en la primera mitad del siglo XIX Isla del Carmen era todavía territorio de Yucatán, el propio gobierno yucateco lo habilitó como puerto con un arancel emitido el 2 octubre de 1822.[90] La política de centralización hizo que Isla del Carmen funcionara, en un primer momento, como puerto de cabotaje. Sin embargo, ese mismo año fue declarado puerto de altura aunque su situación administrativa y territorial era ambigua, pues dependió de Puebla; en 1823 su jurisdicción perteneció a Tabasco hasta que, en 1824, volvió a estar bajo la autoridad y territorialidad de Yucatán.[91]

[89] West *et al.*, 1985, p. 286.
[90] Sierra y Martínez, 1973, p. 113.
[91] Ibarra, 1998, p. 354

Desde la segunda mitad de la década de 1830 el puerto de Isla del Carmen pasó a depender de la Aduana Marítima de Campeche y a figurar como puerto de cabotaje; no obstante, su actividad mercantil, a consecuencia de la salida del palo de tinte, llegó a tener constante relación con Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos.[92]

Debido al bloqueo francés de algunos puertos del Golfo de México, Isla del Carmen quedó como puerto abierto al comercio exterior desde mayo de 1838.



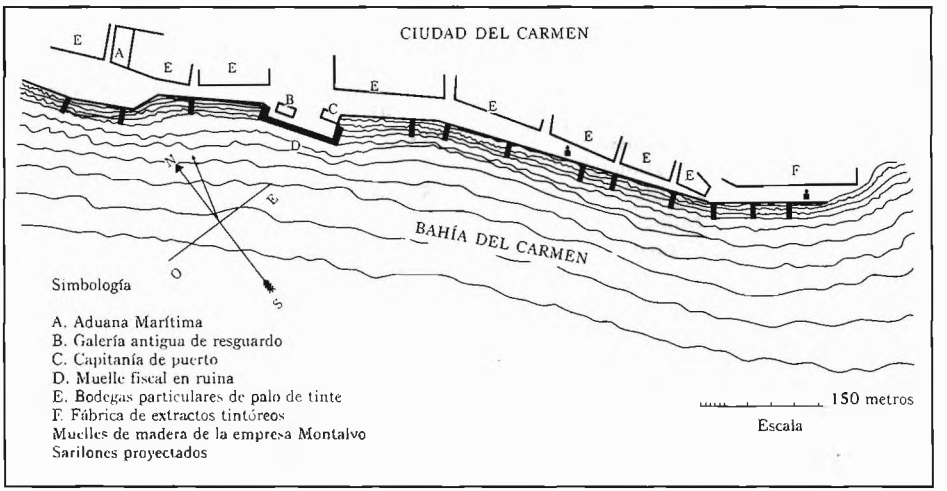

Grabado holandés de los siglos XVII o XVIII que muestra la laguna de Términos e Isla del Carmen.

Más tarde, por la inestabilidad política provocada por las sublevaciones, así como por la definición de una nueva territorialidad que condujo a la creación del estado de Campeche, el gobierno yucateco cerró este puerto en mayo de 1840.

A pesar de que desde 1842 Isla del Carmen empezó a operar como puerto de altura, en noviembre de 1849 se le impuso la categoría de puerto de cabotaje y su mismo resguardo administrativo dependió de la principal aduana del estado, establecida en el puerto de Campeche. Y no fue sino hasta el año de 1855 cuando el puerto de Isla del Carmen fue abierto de nuevo al comercio internacional, teniendo una considerable actividad marítima por la constante salida del palo de tinte, de caoba y cedro, así como por la entrada de manufacturas y comestibles provenientes de Estados Unidos, Cuba y Europa. De hecho, Isla del Carmen llegó a tener una representación consular de Inglaterra y vínculos comerciales con Francia por el constante tráfico mercantil que te-

[92] Vadillo López, 1994, p. 94.

nía con ambas naciones. Una referencia de la importancia de esto la ofrecen los registros gubernamentales del año de 1856, que dan cuenta del arribo de un total de 22 barcos de bandera francesa.[93]




Plano de la bahía del Carmen en el siglo XIX.

De acuerdo con Francisco López Cámara, en la época de la Reforma el cálculo de la exportación de madera de ebanistería y tintura desde este puerto era el siguiente:

> Se puede estimar en 500 quintales (22,500 kilos aproximadamente) la media anual de madera exportada, a un precio aproximado de 75 centavos el quintal, lo que daría una suma anual de 375,000 pesos. Más de la mitad de esta madera era comprada por barcos franceses e ingleses, que importaban 125 quintales cada uno de ellos.[94]

La prosperidad portuaria de Isla del Carmen se remonta a 1854, cuando se fundó la Escuela Náutica, e inmediatamente después, cuando los franceses desocuparon la isla en 1862; la actividad portuaria se fortaleció con el establecimiento de una Aduana Marítima en el año de 1869, así como con la ampliación de su muelle para recibir a los barcos que cargaban las maderas preciosas y tintóreas.

[93] López Cámara, 1978, pp. 141-143.
[94] *Ibidem*, p. 147.

EMBARCACIONES DE CABOTAJE
CON MATRÍCULA DE ISLA DEL CARMEN[95]

| *Aparejo* | *Nombre* | *Toneladas* | *Tripulación* | *Propietarios* |
|---|---|---|---|---|
| Pailebote | "Manuelito" | 17.15 | 4 | Josefa Leyva |
| Canoa | "Joven Emilia" | 32 | 4 | Gutiérrez y Cía. |
| Canoa | "Prudencia" | 35 | 4 | Pedro Requena |
| Canoa | "Matilde" | 37.50 | 4 | Esteban Paullada |
| Canoa | "Esperanza" | 38 | 5 | Esteban Paullada |
| Canoa | "Constancia" | 31 | 4 | Juan Acereto |
| Canoa | "Pepilla" | 39.50 | 5 | N. Montero |
| Canoa | "Eulogia" | 34.66 | 5 | F. Repetto |
| Canoa | "Catarina" | 39.42 | 5 | D. Martínez |
| Canoa | "Concha" | 43 | 5 | A. Granicie |
| Canoa | "Hidalgo" | 49 | 5 | Gutiérrez y Cía. |
| Canoa | "Industria" | 50 | 5 | Gutiérrez y Cía. |
| Canoa | "Corina" | 53 | 5 | V. Nieves |
| Canoa | "Carmen" | 54 | 5 | Vda. Gutiérrez |
| Canoa | "Criolla" | 27.54 | 4 | Juan Roura |
| Canoa | "Unión" | 26 | 4 | Juan Roura |
| Canoa | "Josefa" | 28.20 | 5 | A. Granacie |
| Canoa | "Adela" | 26 | 4 | A. Granacie |
| Canoa | "Malinche" | 30 | 4 | A. Nieves |
| Canoa | "Joven Rosario" | 30 | 4 | A. Nieves |
| Canoa | "Amada" | 30 | 4 | P. Requena |
| Canoa | "Angelita" | 23 | 4 | F. Repetto |
| Canoa | "Sultana" | 25 | 4 | G. Sauri |
| Canoa | "Anita" | 13.50 | 3 | J. Roura |
| Canoa | "Paquita" | 17.50 | 3 | A. Granacie |
| Canoa | "Angela" | 19.40 | 4 | A. Granacie |
| Canoa | "Estrella" | 20 | 4 | A. Granacie |
| Canoa | "Feliz" | 17 | 4 | N. Montero |
| Canoa | "Venus" | 15.60 | 3 | V. Nieves |
| Canoa | "Rosa" | 17 | 4 | P. Requena |
| Canoa | "Joven Juanita" | 20 | 4 | R. Ontivero |
| Canoa | "Joaquina" | 17 | 4 | F. Cárdenas |
| Canoa | "Inés" | 15 | 4 | Soledad Díaz |
| Canoa | "Crinolina" | 15 | 4 | N. Maldonadao |
| Canoa | "Anita" | 20 | 4 | J. M. Llergo |
| Canoa | "Carmita" | 14 | 3 | V. Nieves |
| Canoa | "2a Malinche" | 46.67 | 5 | V. Góngora |
| Canoa | "3a Juanita" | 34.64 | 4 | Juan Acereto |
| Canoa | "Margarita" | 56.13 | 5 | D. Martínez |

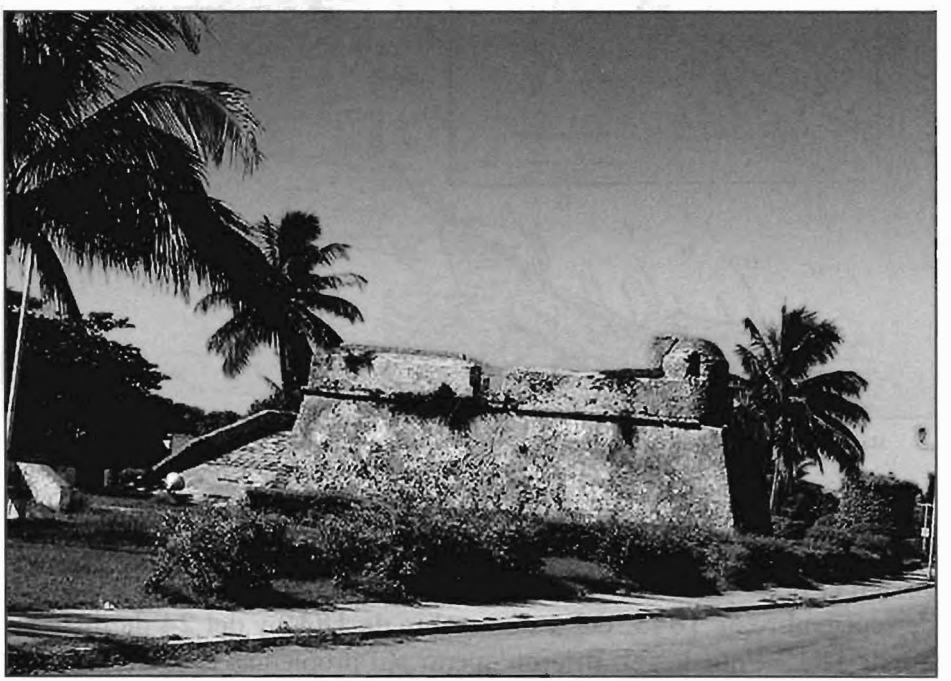
[95] Representación del Gobierno del Estado de Campeche a la Secretaría de Gobernación y Hacienda por medio del gobernador Joaquín Baranda, publicado en el *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*, año VI, núm. 512, 2 de julio de 1875.

## El puerto de Champotón

El puerto de Champotón, establecido a las orillas del río homónimo, tuvo un movimiento portuario relativamente pobre debido a que su barra tenía una profundidad de dos metros en marea baja. Sin embargo, Champotón destacó por ser un punto de confluencia importante para las embarcaciones de poco calado que tenían constante tráfico con varios establecimientos agrícolas situados en las riberas y que comerciaban productos (cueros de res y venado, granos de maíz, frijol, arroz, palo de tinte, sebo, marquetas de panela, tabaco, aguardiente, algodón, cerdos, cera, guano y bateas de cedro) que salían tanto a Isla del Carmen como al puerto de Campeche.

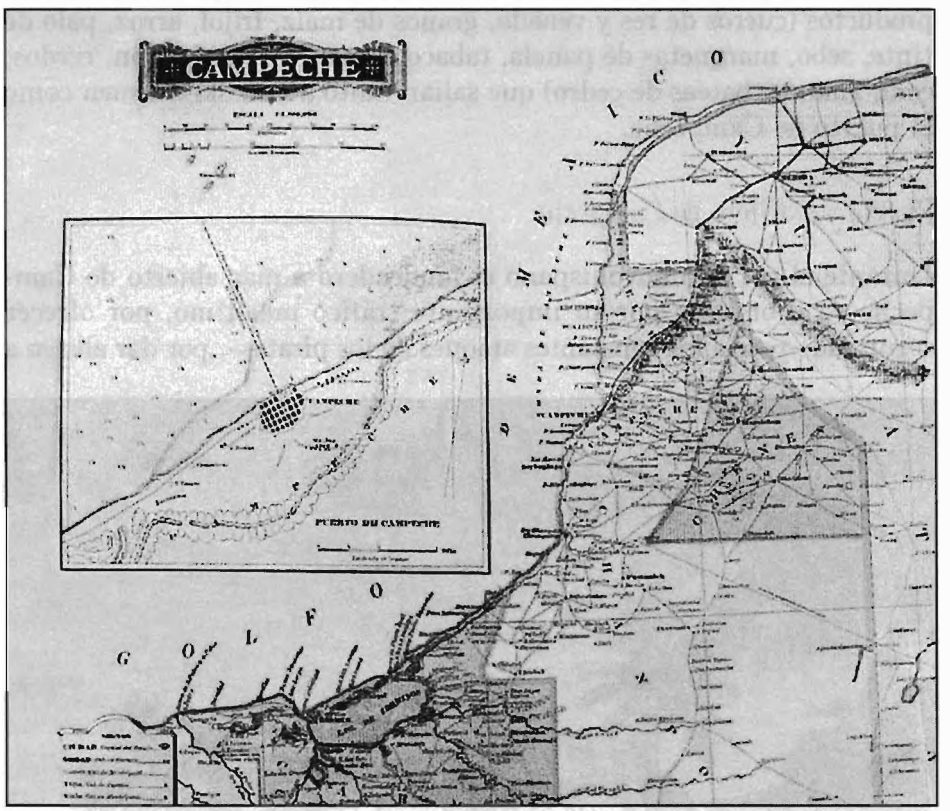
## Puerto y astillero de Campeche

Durante el periodo novohispano el fondeadero a mar abierto de Campeche ya sobresalía por su importante tráfico marítimo, por ofrecer seguridad –pese a los constantes ataques de los piratas–, por dar abrigo a



Antiguo fuerte colonial en el puerto de Champotón.

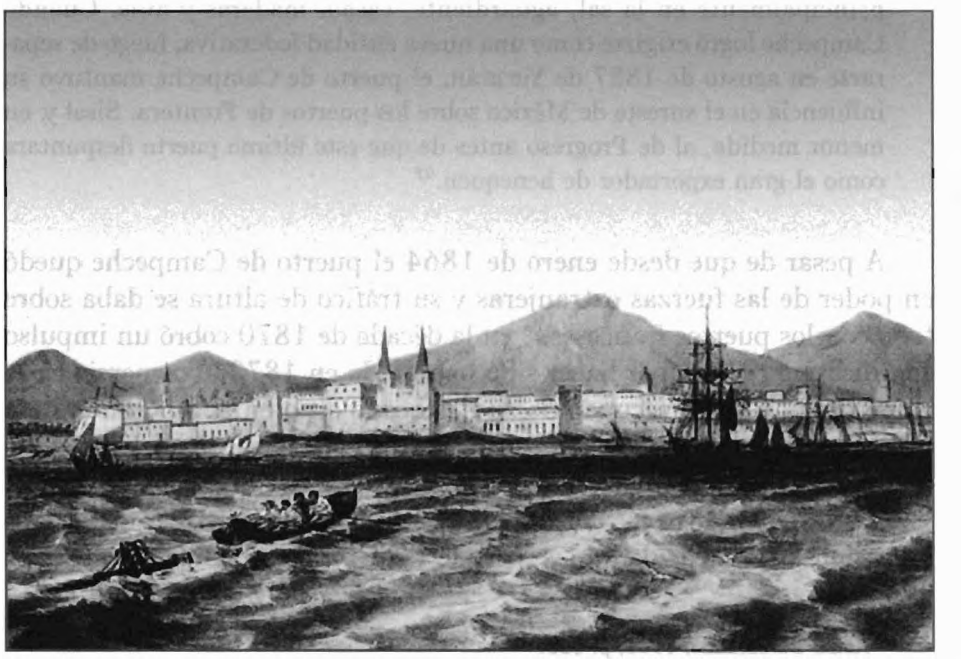
las embarcaciones y tener la posibilidad de recibir –no obstante las complicadas operaciones de carga y descarga– barcos de considerable calado en su bahía que comprendía desde Punta Bacú hasta los morros de la Seyba. Así, desde el 9 de marzo de 1820 por decreto de las Cortes Españolas, el puerto de Campeche fue abierto al tráfico marítimo, hecho que al poco tiempo se ratificó por el arancel del 15 de diciembre de 1821 que expidió la Junta de Gobierno del Imperio Mexicano.




Mapa de 1897 con la delimitación del estado, el espacio urbano y el puerto de Campeche.

La presencia de Campeche como puerto de altura se vio ratificada en las décadas de los treinta y cuarenta por una serie de decretos y aranceles –como el del 17 de febrero de 1837, del 30 de abril de 1842, del 26 de septiembre de 1843, del 4 de octubre de 1845 y del 24 de noviembre de 1849–, que le permitieron operar sin problemas el comercio exterior, pese a su cierre temporal en junio de 1840.

Es importante subrayar aquí que la historia de Campeche está ligada también a la actividad desarrollada en el astillero San Román, en la ribera oeste del puerto. La construcción y el arreglo de barcos contaron con un suministro considerable de las maderas y del jabín que eran necesarios para dichos menesteres. La actividad del astillero se remonta a 1580 y en su historial destaca la construcción de un buen número de buques (fragatas, goletas, pailebotes, bongos y canoas) utilizados para la navegación de altura y cabotaje. En la maestranza del astillero con grandes almacenes –que data del año de 1605– se armó un buen número de fragatas de guerra para las Escuadras Reales y, en el periodo independiente, se hicieron los barcos de la pequeña flotilla mexicana; además, este astillero se convirtió en un centro de fabricación de cabuyería, montonería, cabos, jarcias, cables, calabrotes, escotas, amuras y brazas. Asimismo, el astillero de Campeche fue sitio de reparación de barcos y vapores averiados. Sobre esto, Juan de Dios Bonilla señala que entre los ocho años que van de 1811 a 1819: "se registran construidos en dicha ribera trescientas noventa y ocho embarcaciones en esta forma: tres fragatas, once bergantines, treinta y una goletas, treinta y cuatro pailebots, cincuenta



Panorámica del puerto de Campeche. Litografía de John Phillips.

y seis bongos, y doscientas setenta y tres canoas en las instalaciones de San Román."[96]

Este lugar se convirtió en el centro principal de construcción de barcos mexicanos. Aunque no contamos con un recuento pormenorizado de los navíos armados en San Román, se tiene al menos el dato de que en 1837 se construyeron 13 buques para alta mar, y otra información específica indica que entre 1827 y 1851 se echaron al mar 43 embarcaciones, entre las que se contaban buques mayores, y naves menores como bongos y canoas.

El puerto de Campeche cobró importancia en los litorales veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco por la constante entrada y salida de barcos. Esta situación la ilustra muy bien Tomás Aznar Barbachano en una interesante descripción sobre el movimiento que había a principios de la segunda mitad del siglo XIX:

> El comercio de cabotaje de Sisal con Campeche, el Carmen, Tabasco y Veracruz es de bastante importancia, figurando en él como artículos principales la suela, el henequén labrado, el cacao y el anís. El de Campeche con el Carmen, Tabasco, Coatzacoalcos y Veracruz no lo es menos, y consiste principalmente en la sal, aguardiente, cacao, maderas y anís. Cuando Campeche logró erigirse como una nueva entidad federativa, luego de separarse en agosto de 1857 de Yucatán, el puerto de Campeche mantuvo su influencia en el sureste de México sobre los puertos de Frontera, Sisal y, en menor medida, al de Progreso antes de que este último puerto despuntara como el gran exportador de henequén.[97]

A pesar de que desde enero de 1864 el puerto de Campeche quedó en poder de las fuerzas extranjeras y su tráfico de altura se daba sobre todo con los puertos franceses,[98] en la década de 1870 cobró un impulso significativo no sólo por haber sido habilitado en 1872 al comercio exterior, sino por haber recuperado su destacado sitio en el movimiento de cabotaje. En un informe que presentó en 1875 el gobernador J. Baranda da noticia de cuando menos 22 embarcaciones registradas en este puerto, y la información aparece desglosada según las características de las embarcaciones, la capacidad de embarque y los propietarios de las mismas:

[96] Bonilla, 1946, p. 176.
[97] Aznar Barbachano, 1991, p. 155.
[98] Sierra y Martínez, 1973, p. 44.

BUQUES MENORES PERTENECIENTES
A LA MATRÍCULA DE CAMPECHE[99]

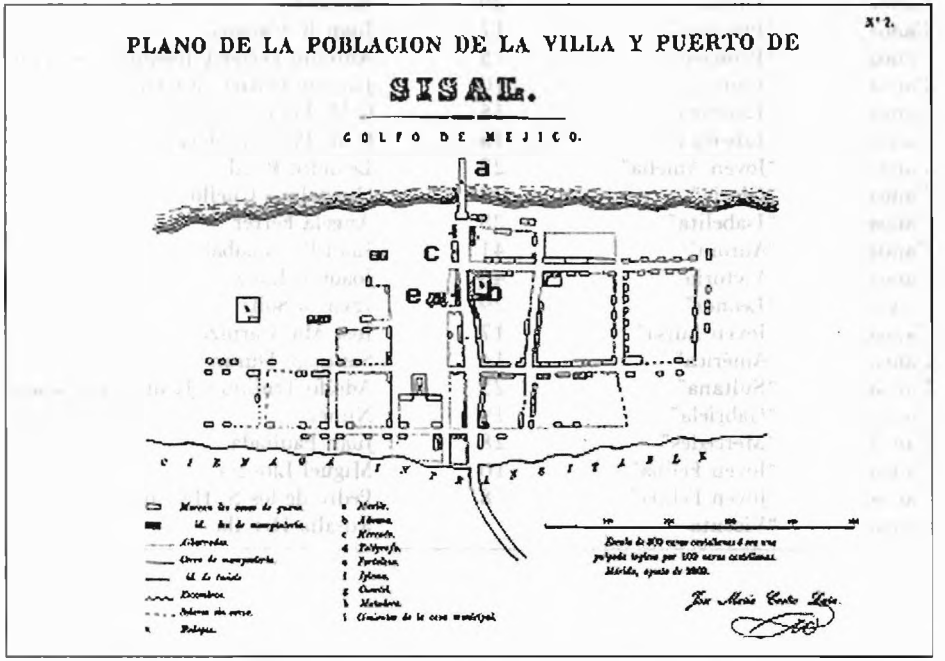
| *Aparejo* | *Nombre* | *Toneladas* | *Tripulación/Propietarios* |
|---|---|---|---|
| Balandro | "Vívi" | 17 | Sotero Sur |
| Canoa | "Juanita" | 17 | José J. Lavalle Gumersindo |
| Canoa | "2a. Guadalupe" | 18 | Domínguez Buenaventura |
| Canoa | "Diana" | 29 | Barreada |
| Canoa | "Preciosa" | 17 | Juan B. Canabal |
| Canoa | "Primavera" | 15 | Antonio Ferrer y Joaquín Gutiérrez |
| Canoa | "Flor de mar" | 10 | Joaquín Gutiérrez y Cía. |
| Canoa | "Faustina" | 35 | C.M. Peralta y Cía. |
| Canoa | "Libertad" | 15 | C.M. Peralta y Cía. |
| Canoa | "Joven Amelia" | 22 | Leandro Regil |
| Canoa | "Gloria" | 32 | Guadalupe Cuello |
| Canoa | "Isabelita" | 28 | Angela Ferrer |
| Canoa | "Aurora" | 41 | Juan B. Canabal |
| Canoa | "Victoria" | 48 | Joaquín Lanz |
| Canoa | "Leonor" | 29 | Ignacio Solís |
| Canoa | "Joven Luisa" | 17 | José Ma. Carpizo |
| Canoa | "América" | 14 | Santiago Durán |
| Canoa | "Sultana" | 25 | Adolfo Trujillo y Juan de la Cabada |
| Canoa | "Gabriela" | 19 | Núñez |
| Canoa | "Mercedes" | 28 | Juan Paullada |
| Canoa | "Joven Felipa" | 10 | Miguel Llovera |
| Canoa | "Joven Felipa" | 8 | Pedro de los S. Hereida |
| Canoa | "Vicenta" | 13 | Rosalía Hercila |

## Puerto de Sisal

El puerto de Sisal se ubica en un estero paralelo a la costa llamado "ciénaga", en el poblado yucateco de Santa María. Su establecimiento data de la segunda mitad del siglo XVI, cuando se construyó un embarcadero donde se forma una ensenada y se levantó un pequeño fuerte en el que, en el siglo XIX, se erigió un faro de cuarto orden con aparato dióptrico, cuyo radio de luz podía alcanzar los 21 kilómetros. Sisal fue habilitado como puerto por la Real Orden del 13 de febrero de 1807. Ello fue en tiempos en que tuvo lugar la guerra entre Inglaterra y España, la cual se debió precisamente a la disputa por la importante ruta marítima caribeña en

[99] Representación del Gobierno del Estado de Campeche a la Secretaría de Gobernación y Hacienda por medio del gobernador Joaquín Baranda, publicado en el *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Campeche*, año VI, número 512, 2 de julio de 1875.

donde los ingleses tenían posiciones estratégicas como Belice.[100] A partir del 3 de marzo de 1811 Sisal operó como puerto menor para la exportación de sal y pescado; no obstante, al poco tiempo se convirtió en el principal puerto de entrada y salida mercantil para el tráfico de cabotaje y altura de los productos procedentes o destinados a la ciudad de Mérida y que iban o venían del puerto de Campeche.




Plano de 1869 del puerto de Sisal por Pedro Cámara y Vergara.
En la simbología se indica lo siguiente: A. Muelle; B. Aduana; C. Mercado; D. Fortaleza.

Asimismo, entre las décadas de 1820 y 1860 Sisal sobresalió como punto de confluencia entre algunos de los puertos del golfo de México, como Veracruz, Frontera, Isla del Carmen y Campeche, y los importantes puertos de La Habana y Nueva Orleans. Además de realizarse el tráfico marítimo con fragatas, goletas y bergantines americanos, éste se complementaba con pailebotes y vapores nacionales.[101]

[100] Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957, p. 92.

[101] Veáse el registro de embarcaciones y sus características que llegaban a este puerto en el expediente, Sisal, año de 1861, en Archivo General de la Nación, aduanas Marítimas y Fronterizas.

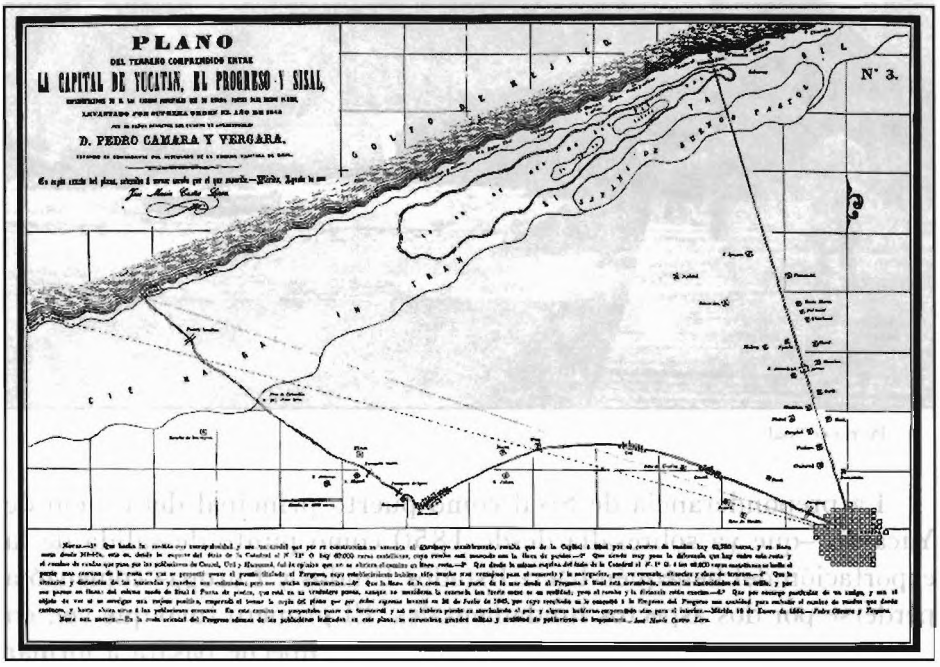
En tiempos del México independiente, por el decreto del 2 de octubre de 1822, se permitió que Sisal fuera abierto al comercio externo. Su ratificación para seguir funcionando como puerto de altura se hizo patente por el decreto del 17 de febrero de 1837. Sin embargo, los acontecimientos derivados de los intentos de Yucatán por separarse de la nación mexicana propició que en varias ocasiones –como con la ley del 22 de febrero de 1832 y los decretos del 11 de marzo de 1837, del 17 de mayo de 1840, del 30 de abril de 1842, del 26 de septiembre de 1843 y del 4 de octubre de 1845– las operaciones de comercio exterior se vieran alteradas.[102]

Puerto de Sisal.

La preponderancia de Sisal como puerto principal del estado de Yucatán –que ya sobresalía desde 1850 como punto de salida de la exportación del henequén hacia Estados Unidos y Europa– comenzó a perderse por dos aspectos fundamentales. El primero tuvo que ver, en 1853, con la decisión de que el puerto de Campeche pasara a formar

[102] Sierra y Martínez, 1973, p. 111.

parte de la división política de una nueva entidad campechana y que, con este cambio, Sisal no pudiese satisfacer toda la capacidad portuaria que llegó a demandar el estado de Yucatán. El segundo aspecto se debió al deseo que manifestó la oligarquía yucateca por establecer otro puerto más funcional en el litoral. En un primer momento, los sectores yucatecos adinerados argumentaban que Sisal era un puerto insano y bastante insalubre, sin embargo, su mayor interés era que el puerto estuviera lo más cercano posible a Mérida para realizar el tráfico marítimo de importación y exportación, y que fuera muy conveniente obtener concesiones para elegir a Progreso como un puerto modelo dentro de la modernidad porfirista. En consecuencia, Sisal comenzó a rivalizar con Progreso a partir de 1844, cuando comenzó el proyecto de edificar un puerto alternativo lo más próximo a la ciudad de Mérida y, finalmente, lograr el traslado de la Aduana Marítima de Sisal a Progreso. A partir de julio de 1871, Sisal se convirtió en puerto de cabotaje, y tuvo poca actividad portuaria por ser su población de apenas 2,000 personas en 1890. Sin embargo, Sisal tuvo comunicación desde el mar con las poblaciones de Halachó, Umán y principalmente con la villa de




Plano elaborado en 1854 por Pedro Cámara y Vergara que determina las distancias que había desde Mérida a los dos puertos yucatecos de Sisal –en ese entonces puerto de altura– y de Progreso, que finalmente en la década de 1870, será el principal centro exportador del estado de Yucatán.

Hunucmá, la cual recibía un troncal del Ferrocarril Peninsular para la distribución e internación de mercancías para esta zona yucateca.

## Progreso, una astucia portuaria

La historia de Progreso es singular pues su misma edificación se originó en un proyecto muy definido para que funcionara desde la década de 1840 ya que, desde entonces, se conjugaron el ideal progresista de los pioneros en este tipo de empresas portuarias –tal y como sucedió con los estudios del litoral yucateco– y las obras promovidas por Juan Miguel Castro y Simón Peón. En ello concurrieron las disposiciones políticas de los gobernantes y legisladores del estado de Yucatán: los propios intereses económicos, primero, de comerciantes y hacendados y, después, marcadamente por hombres de negocios como consignatarios y exportadores, así como las actividades que realizaron en este puerto las líneas marítimas internacionales.

Desde las tres primeras décadas del siglo XIX, la nueva iniciativa de crear un puerto más cercano a Mérida se vio interrumpida con el escenario social ocasionado por las sublevaciones de indígenas mayas que se efectuaron en la península de Yucatán; sin embargo, en los años cuarenta, la delimitación del nuevo puerto al oriente de la península avanzó en el litoral yucateco en un espacio comprendido entre las vigías de Chicxulub y Chuburná. La instalación del embarcadero fue una de las primeras obras; estaba destinado a la recepción de canoas para promover la pesca y, además, al comercio de cabotaje con productos de la zona, como hamacas finas, manteca de cerdo, maíz, sal, suela, calabaza, pieles de venado, tortugas de carey, grasa de pescado, bateas, pescado salado, cocos, boniatos y macales.

La idea precursora de erigir un gran puerto yucateco dio pasos significativos entre 1853 y 1854, con la construcción del camino de ruedas para conectarlo con Mérida y, a partir de 1855, con la obtención de un permiso para establecer un puerto artificial. Asimismo, en el año de 1856, cuando empezó a cobrar forma el asentamiento para establecer el puerto, se le otorgó la categoría de pueblo. Al año siguiente se dio el trazo de la población con una distribución de lotes para realizar la colonización de los terrenos, y en 1862 se delimitaron las áreas para las instalaciones de un ferrocarril.[103]

[103] Priego de Arjona, 1973, pp. 9-11.

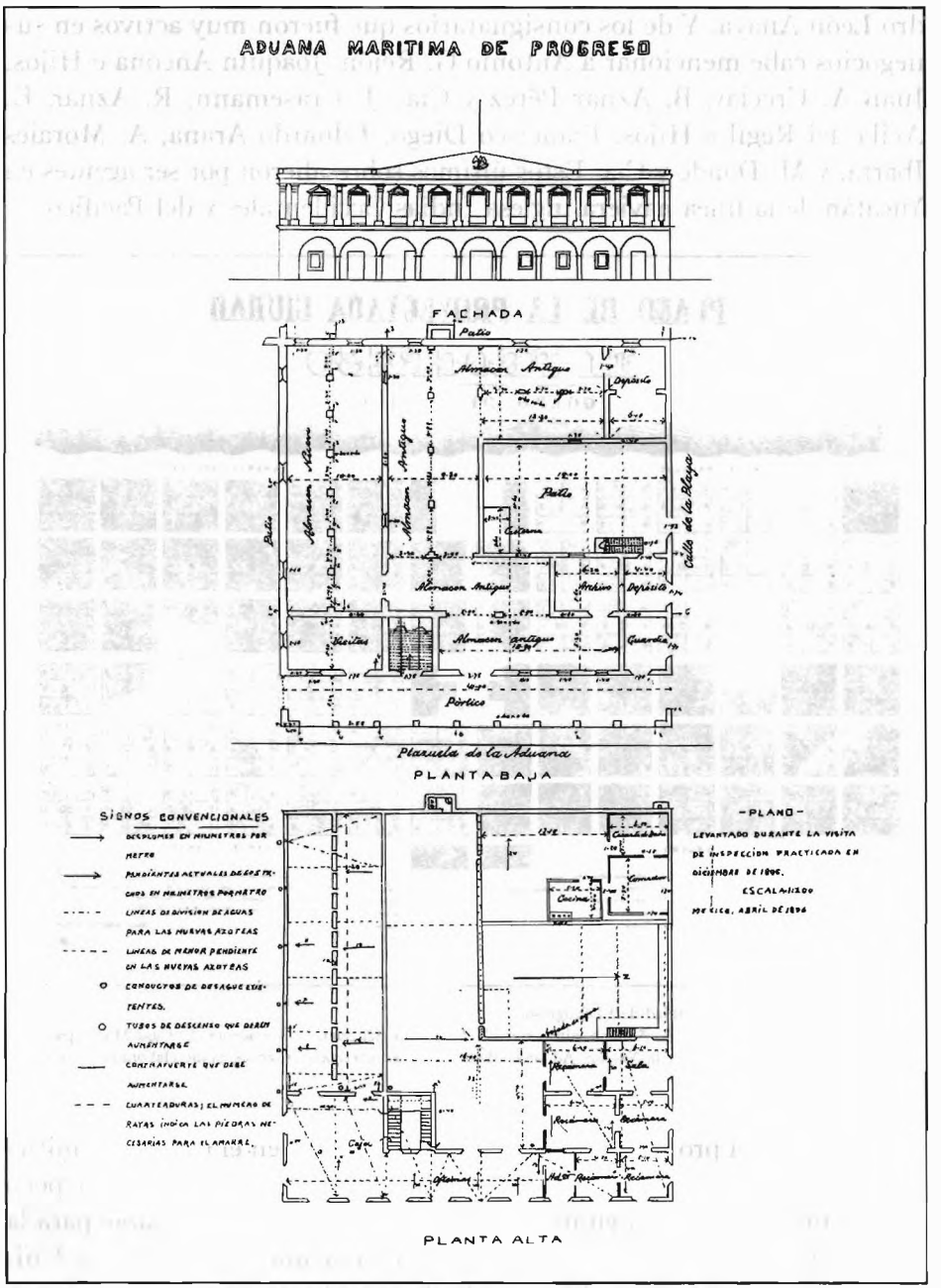
Pero sin duda, el acontecimiento más importante tuvo lugar el 23 de julio de 1870, cuando el Ministerio de Hacienda autorizó la construcción de un edificio de aduana en el mismo puerto de Progreso. Otro hecho trascendente sucedió el 1o. de julio de 1871, día en que se estableció que Progreso sería el puerto yucateco de altura y cabotaje de la costa norte del estado de Yucatán con el traslado y funcionamiento inmediato de la Aduana Marítima de Sisal a Progreso. A partir de entonces se realizaron varias obras para la instalación de un muelle muy funcional, pasaron a radicarse casas comerciales, se establecieron despachos de consignatarios y agencias de líneas marítimas que utilizaron este puerto como referente para sus trayectos a Estados Unidos, el Caribe y Europa.[104]

Progreso es uno de los puertos mexicanos de los que hay un rescate histórico considerable y ello se debe, en gran medida, al ensayo pionero de los historiadores Frías Bobadilla. En nuestra reconstrucción histórica de la actividad portuaria de este sitio es posible constatar la trascendencia que tuvo Progreso desde la República Restaurada y su prosperidad durante el Porfiriato. Con ello, Progreso se convirtió en uno de los puertos del Golfo de México donde se fue incorporando una planificación en distintos órdenes para que tuviera su propia operatividad portuaria vinculada con el mercado interno yucateco y el mercado exterior.

Así, podemos ver en los anales históricos de Progreso que en su fundación se incluyeron los asentamientos para que se establecieran los distintos sectores de la población que se dedicarían a las actividades marítimas; que se dispusiera el trazo del camino carretero en el que empezaron a transitar desde la década de 1870 carros tirados por bestias y una línea de carruajes y, después, desde el año de 1881, una vía ferroviaria que sirvió como vínculo del puerto con las haciendas henequeneras que vivían en ese tiempo el auge exportador de la fibra; también por ahí se canalizaba todo el intercambio mercantil con Mérida y otras poblaciones de la península de Yucatán, como el ramal Mérida-Valladolid.

La presteza que cobró la actividad comercial en Progreso hizo que poco a poco se establecieran varias casas comerciales, agencias de consignatarios, oficinas para el funcionamiento de líneas marítimas, así como concesionarias para la construcción de obras portuarias. Entre las casas comerciales pueden destacarse las de Antonio Morales, Justo Acevedo y Raimundo Sandoval, Moisés Novelo, Echánove, Arturo Perice y Lean-

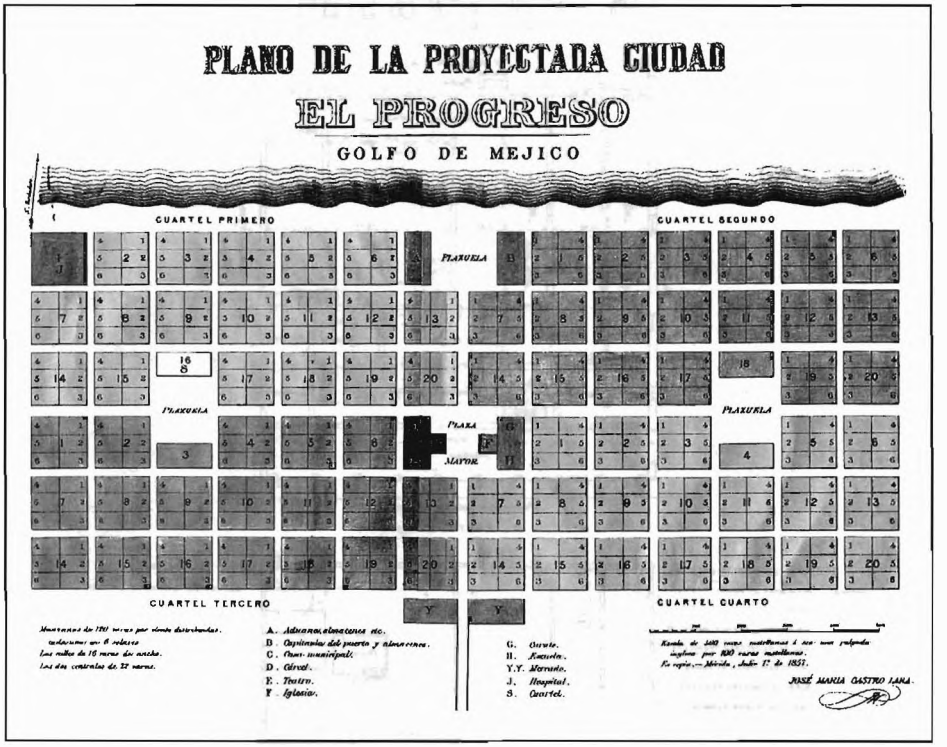
[104] Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957, p. 89.




Plano del diseño arquitectónico de la Aduana Marítima de Progreso donde se muestran las secciones para el registro de mercancías y las oficinas administrativas.

Fuente: AGN, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Progreso, 1897.

dro León Anaya. Y de los consignatarios que fueron muy activos en sus negocios cabe mencionar a Antonio G. Rejón, Joaquín Ancona e Hijos, Juan A. Urcelay, B. Aznar Pérez y Cía., J. Crasemann, R. Aznar, E. Ávila del Regil e Hijos, Francisco Diego, Eduardo Arana, A. Morales Ibarra, y M. Dondé y Cía. Estos últimos sobresalieron por ser agentes en Yucatán de la línea naviera inglesa Indias Occidentales y del Pacífico.

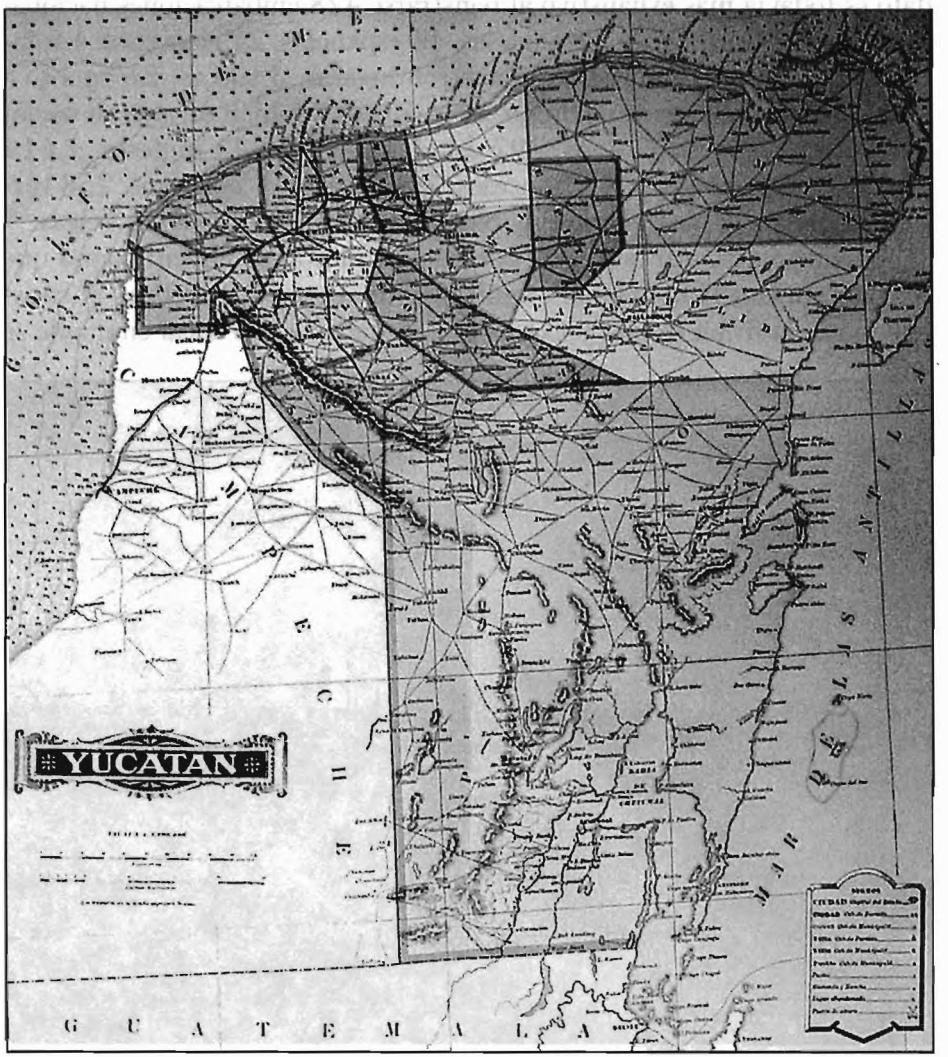



Plano de la proyectada ciudad de El Progreso.
En la simbología aparece: A. Aduana, almacenes; B. Capitanía del puerto y almacenes; C. Casa Municipal.
Fuente: Archivo General de la Nación, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Progreso, plano elaborado en el año de 1877 por José María Castro.

El auge y la proliferación de las líneas navieras en el Caribe permitieron que, por su ubicación geográfica, Progreso se convirtiera al poco tiempo de su fundación en un puerto importante e indispensable para la carga y descarga de mercancías y pasajeros vinculado con Estados Unidos, Europa y el Caribe. Ello quedó de manifiesto con las escalas que hacían en Progreso las líneas Neoyorquina y Mexicana, Vapores de las

Indias Occidentales y del Pacífico, Línea del Havre, Mexican Mail Steam Ship Line, Harrison Line y la Mala Imperial Alemana.[105]

El activo movimiento marítimo de Progreso puede medirse muy claramente con algunas cifras que se tienen de la década de 1880 pues adquirió su plenitud en operaciones marítimas. De esta forma, por men-




Mapa de la península de Yucatán, en donde se pueden observar los puertos de Sisal y Progreso, 1897.

[105] Frías Bobadilla, 1957, p. 111.

cionar algunas, a Progreso entraron durante 1880 un total de 251 barcos de bandera extranjera. En el primer semestre de 1887, la entrada no solamente se incrementó sino que se diversificaron los tipos de embarcaciones que arribaron, pues el registro indica que fueron: 136 vapores, 12 barcas, 5 bergantines, 30 goletas, 55 pailebotes y 61 canoas. En 1889 el dato es todavía más exhaustivo al registrarse 428 embarcaciones nacionales, 160 estadounidenses, 70 inglesas, 11 españolas, 21 alemanas, 4 francesas, 1 italiana, 19 noruegas, 3 austrohúngaras, 3 suecas. En cuanto a los pasajeros que llegaron a Progreso, la lista es también diversa en nacionalidades: 3,769 mexicanos, 397 estadounidenses, 43 ingleses, 1,614 españoles, 62 alemanes, 45 franceses, 79 italianos, 7 noruegos, 258 turcos, 21 árabes, 7 australianos, 4 colombianos, 3 holandeses y 6 belgas.[106]

Progreso disfrutó este auge portuario en los años noventa, cosa que se constata con la operación simultánea de distintos muelles –el construido por la firma Rotger y Compañía, el embarcadero fiscal en donde se

Puerto Progreso.

[106] *Ibidem*, pp. 140 y 165.

recibía desde la aduana la carga y descarga para el ferrocarril, así como los concesionados a las firmas M. Dondé y Compañía y Agencia Comercial de Escalante y Bates. Sin embargo, no sobra decir que el puerto fue en ese entonces escenario de siniestros y desastres que perturbaron bastante la actividad portuaria.[107] Las calles del puerto en donde estaban las bodegas y accesorias de las casas comerciales se incendiaron en más de una ocasión. En el año de 1881 las bodegas de henequén y granos de Antonio Morales ardieron y fueron consumidas; en 1883 las llamas atacaron la casa comercial de los comisionistas Justo Acevedo y Raimundo Sandoval; en 1892 se quemó la bodega de la Agencia Mercantil de Moisés Novelo; en 1894 en las bodegas de la línea de navegación inglesa se calcinaron manufacturas y henequén; en 1895 se incendiaron los almacenes de los señores Echánove y el 9 de mayo de 1899 se dio el tan recordado percance en que se quemó la fibra de exportación en las instalaciones de la llamada Bodega Número Cinco.

Progreso también fue víctima de calamidades naturales. En 1887 dos huracanes se hicieron presentes en la costa oriental yucateca. Azotaron a Progreso en agosto y octubre de 1888 dos vendavales más, dejando serios destrozos a la población portuaria. En 1898 no salió tan mal Progreso frente a los temporales pero, en 1899, la calamidad volvió al puerto con la llegada de un fuerte "norte".

Por último, hay que reiterar que la actividad portuaria de Progreso se enmarca en lo que fue el notable auge de la exportación henequenera hacia los puertos de Nueva York, Liverpool, Nueva Orleans, Boston, Hamburgo, La Habana, Barcelona, Londres, El Havre, Sevilla, Alicante, Cádiz y Marsella. Al menos antes de finalizar el siglo esta actividad es la que le dio gran preponderancia; tal fue la llamada edad de oro de Progreso.

Una interesante noticia aparecida en el periódico *Economista Mexicano* nos da cuenta del crecimiento del puerto:

> [Progreso] cuenta con 1,018 casas y 4,200 habitantes; y entre sus edificios es notable el de la Aduana marítima y la magnífica torre del faro, que se eleva a 33 metros de altura sobre el nivel del mar, portando un buen aparato dióptrico de segundo orden, cuyos destellos son visibles, en tiempo claro, a cerca 35 kilómetros. El muelle metálico es de sólida construcción, y en él están situadas las oficinas del Resguardo marítimo y la del Piloto mayor del puerto: está dotado de grúas de suficiente potencia para las operaciones de

[107] *Ibidem*, pp. 146 y 153.

carga y descarga. Existen, además de este muelle, el conocido con el nombre de Rotger, donde está actualmente instalado el departamento de desinfección de la Delegación de Sanidad; el de la Empresa del Ferrocarril de Mérida a Valladolid, con ramal a Progreso, y el de la Agencia Comercial. Al muelle metálico pueden atracar buques de 1,000 y 1,200 toneladas de porte, cuyo calado máximo no exceda de 3 metros 40 centímetros. Las embarcaciones de mayor calado tienen que fondear a unos 5 kilómetros de la costa, y su alijo se hace por medio de lanchas de vela, que algunas veces son remolcadas por el vapor americano "Morau" cuando se trata de operaciones de los vapores de la línea Ward; además de esta línea, visitan con regularidad el puerto: la línea Alemana Hamburguesa, la Trasatlántica Española, la West Indian, la Harrison, Knott's Prince, los vapores de Peabody, de Boston, y algunos otros que mantienen un tráfico eventual con Tampa, Mobila y Nueva Orleans en los Estados Unidos de América.
[...] en cuanto al cabotaje, su desarrollo es ya considerable, debido al impulso de la flotilla de los vapores nacionales de Romano Berreteaga, de Tabasco, y algunos otros extranjeros, los que con permiso especial mantienen un importante movimiento de ganado con Tampico. También trafica semanalmente por la costa oriental el vapor nacional "Ibero".[108]

La llamada fiebre henequenera hizo que Progreso se convirtiera en un centro importante del movimiento ferroviario de Yucatán, al tener un tramo de 37 kilómetros que lo unía con Mérida, por un lado, y por el otro a Conkal, con un tramo de 13 kilómetros. Asimismo, el hecho de vincularse con la capital del estado permitió que Progreso estuviera conectado con otras poblaciones importantes del sur de la península como Peto y Ticula, que se caracterizaba por ser una zona de cultivos y frutales, o con el sureste de Yucatán, hasta Valladolid, que comprendía en el año de 1898 un ramal de 136 kilómetros.[109]

[108] *Economista Mexicano*, 18 de junio de 1898, pp. 231-233.
[109] Calderón, 1985, p. 528.

Capítulo 5

# Los puertos mexicanos y sus vínculos con los puertos del Caribe de la costa este estadounidense y de Europa

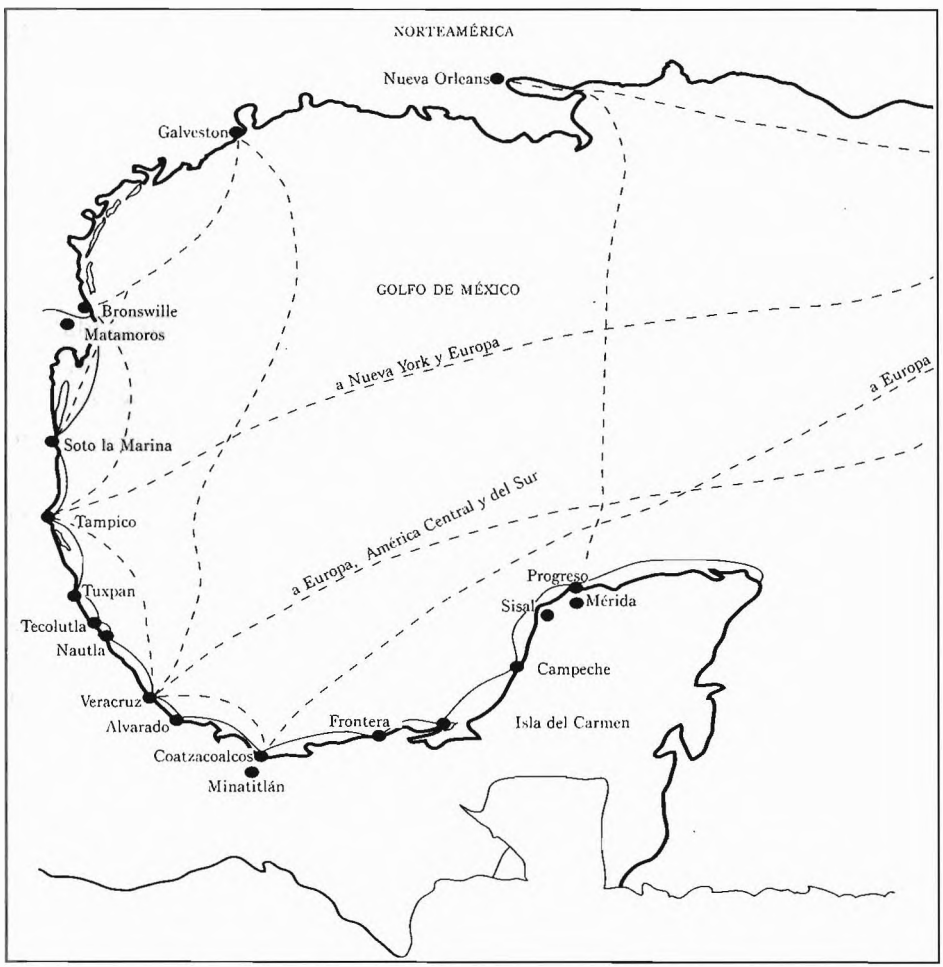
## Preludio del tráfico marítimo

DURANTE el siglo XIX en el Golfo de México se conformó un entramado de rutas marítimas constituido por barcos mercantes y flotas de trasatlánticos de distintas empresas navieras europeas, estadounidenses y, en menor medida, mexicanas; para dirigirse, con escalas obligadas en Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo, a Veracruz.[110] Ya desde las últimas décadas del siglo XVIII se había trastocado sustancialmente el tránsito marítimo realizado por la ancestral Ruta Atlántica de la Carrera de Indias, desde los galeones del siglo XVII, los llamados "azogues", convoyes, así como la flota acompañada de navíos de guerra, y la también promovida por comerciantes gaditanos y catalanes, a través del sistema de navegación conformado por agrupamientos de navíos y embarcaciones mercantes –conocidos como navíos sueltos y "registros", " avisos" o buques correos– y que iban desde las fragatas, bergantines, goletas y paquebotes procedentes de los puertos de Cádiz y de La Habana a Veracruz, el principal receptor de la flota y escenario de la feria Veracruz-Jalapa.[111]

Los acontecimientos que propiciaron el incremento naval y mercantil en las costas del Atlántico mexicano fueron, principalmente: el resquebrajamiento del monopolio desde el núcleo portuario de Sevilla –en el puerto del Arenal–, y, más tarde, el control portuario que, de 1717 a 1765, se ejercía desde Cádiz en América.[112] También lo ocasionaron el notable detrimento del comercio de España hacia sus colonias americanas debido a que sólo partieron flotas en los años 1757, 1760, 1765, 1768, 1772 y 1776,[113] así como la llegada del comercio libre a la Nueva

[110] Alemany Llovera, 1991, p. 32.
[111] Sariego del Castillo, 1975, p. 16; y Martínez Shaw, 1981, pp. 196-197.
[112] Alemany Llovera, 1991, pp. 31-32.
[113] *Ibidem*, p. 56.

España que se estableció entre los años 1778 y 1797. Finalmente, otra causa que motivó mayor intercambio marítimo-comercial fue la implantación del llamado comercio *neutral*, con el cual en las colonias españolas se abrieron los permisos para buques independientes y las licencias para el arribo de navíos sueltos. Este último hecho tuvo gran significado para Veracruz pues, ya desde entonces sobresalía por su dualidad portuaria al tener una gran movilidad mercantil con productos provenientes de puertos neutrales, precisamente cuando España entró en guerra –1802-1804 y 1805-1808– y porque Veracruz se convirtió en centro redistribuidor de productos para otros tantos puertos ame-




Mapa de las rutas marítimas desde los puertos del Golfo de México a puertos norteamericanos y de Europa.

ricanos. Y como señala Souto respecto al comportamiento del comercio de importación e importación de Veracruz, durante el periodo de 1796-1820, se advierte una actitud significativa, pues no se observa una evidente y prolongada recesión; más bien se distingue un desequilibrio con tendencia volátil en alzas significativas en los años 1796, 1802, 1804, 1807, 1809 y 1813; notables caídas en los años 1801, 1805 y 1812, y más tarde, una constante recuperación comercial registrada en los años que van de 1813 a 1820.[114] Dicha situación trajo como consecuencia un diferenciado y activo intercambio mercantil en los puertos novohispanos. Para estas fechas, en Veracruz se realizarán constantes y variadas prácticas mercantiles fraudulentas. Otros puertos del Golfo de México, como Tampico y Campeche, sobresalieron por su activa participación naviera; y concretamente el segundo puerto se caracterizó como espacio propicio del contrabando de mercancías provenientes de las islas del Caribe.

Con el escenario anterior, el tráfico mercantil no sólo definirá la tradicional ruta peninsular hacia la Nueva España a partir de los recorridos de barcas, paquebotes, goletas y bergantines con permisos para realizar sus mercancías en los puertos del Golfo de México, sino que también se incrementará abiertamente con el arribo y partida de barcos mercantes en los que particularmente sobresalieron las fragatas angloamericanas, las cuales, después de salir de Nueva York, Nueva Orleans, Baltimore, Panzacola, Charleston y La Habana, fondearon los puertos de Veracruz, Tampico y Campeche, compitiendo de manera importante en el tráfico virreinal.[115] Desde entonces, el puerto de La Habana tendrá una función predominante para los barcos que se internen en el Golfo de México, y ello no tan sólo por ser un centro estratégico de entrada y salida de flotas españolas, sino por convertirse en lugar obligado para el suministro de agua y abastecimiento para los barcos americanos y los barcos trasatlánticos.[116] Ocurre lo mismo desde los primeros años del siglo XIX con el comercio y la competencia interprovincial en las costas del Atlántico mexicano, en donde el tráfico de Veracruz se multiplicó entre puertos como Alvarado –en donde se estableció temporalmente una aduana marítima–, y otros como Tlacotalpan, Tabasco, Tuxpan y Tampico, con

[114] Souto Manticón, 2001, pp. 133-137.
[115] Cárdenas de la Peña, 1970.
[116] Moreno Fraginals, 1996, p. 92.

las travesías de distintas clases de bergantines, bongos, cachemerines, canoas, corbetas, feluchos, goletas, fragatas, jabeques, místicos, pailebots, paquebotes y polcras.

Aunque las fuerzas insurgentes no controlaron los principales puertos del Golfo de México, el acoso de las guerrillas a las fuerzas realistas en algunos de ellos comenzó a tensar la situación del tráfico debido al movimiento insurreccional.

## Tráfico marítimo entre intervenciones extranjeras e inestabilidad política

A pesar de que en las primeras décadas del México independiente hubo cierto incremento en el comercio marítimo en el Golfo de México, hay que considerar la trascendencia que para los puertos mexicanos del Atlántico tuvieron las invasiones extranjeras que padeció el país. En efecto, las acciones de las fuerzas navales invasoras alteraron por varios años los trayectos tradicionales que iban conformándose en rutas marítimas en el Golfo de México, pues la ocupación de los principales puertos mexicanos significó no sólo la pérdida del control del movimiento de entrada y salida de los barcos, sino incluso de la administración y el usufructo directos de los ingresos provenientes de las aduanas marítimas.

El bloqueo de los puertos del Golfo de México comienza al desencadenarse la guerra de Independencia. A partir de 1815, la Corona española desplegó sus fuerzas navales por la bahía de Veracruz. La ocupación de las fuerzas rebeldes de algunos puertos del golfo no tuvo mayor trascendencia debido a que la guerra insurgente se efectuó principalmente en el centro del país. Las guerrillas insurgentes sólo ocuparon puertos menores, bien para recibir víveres y pertrechos, bien para internarse y preparar los combates que se escenificarían tierra adentro.

Así, en 1816 el general Guadalupe Victoria se apoderó de Boquillas de Piedras y lo utilizó como centro de operaciones durante un tiempo; después hizo lo mismo con el embarcadero de Nautla. Mientras tanto, el revolucionario español Javier Mina, tras salir de Nueva Orleans, se estableció en Galveston con los barcos "Cleopatra", "Neptuno", "Elena Tooker" y un bergantín, al que se le dio el nombre de "Congreso Mexicano"; el fin era atacar con su pequeña flota el embarcadero de Soto la Marina.[117]

[117] Guzmán, 1990, pp. 249-255.

La carencia de una marina mercante mexicana coadyuvó a que de 1821 a 1825 se mantuviese el bloqueo contra la nueva nación mexicana, debido al control español del baluarte de San Juan de Ulúa con los barcos "Fama" y "Unión". La situación trastornó el tráfico marítimo mercantil, pues impedía la entrada de barcos ingleses o estadounidenses al puerto de Veracruz.[118] Esta etapa comenzó en julio de 1821, cuando en las costas veracruzanas se presentó el navío de guerra español "Asia" para intimidar al puerto de Veracruz. En septiembre y octubre de ese año, la estrategia naval española consistió en parapetarse en San Juan de Ulúa y utilizar este sitio como centro de operaciones para bombardear sistemáticamente a Veracruz e imponer contribuciones a los navíos que entraban a la bahía para descargar mercancías.[119] Todavía el 25 de septiembre de 1823, Veracruz fue bombardeado desde la fortaleza de San Juan de Ulúa, lo que propició que el recién formado gobierno mexicano realizara el reembarque marítimo de mercancías de los bergantines hamburgueses, del paquete inglés y de las goletas estadounidenses a embarcaderos menores situados en la isla de Sacrificios, el arrecife de Antón Lizardo y otros puertos, como Pueblo Viejo, Alvarado, Frontera y Campeche.[120]

Tan pronto como terminó el bloqueo español, se reactivaron las travesías de los barcos que partían de Nueva York, Charleston, Boston, Baltimore, Mobile y Nueva Orleans hacia los puertos del Golfo de México. Lo mismo sucedió con los trasatlánticos de Hamburgo, Londres, Liverpool, El Havre, Marsella y Burdeos que atracaban no sólo en los desembarcaderos de Tampico y Veracruz, sino también, cuando sus trayectos se extendieron a otros puertos, en Matamoros, Tuxpan, Frontera, Campeche y Sisal.

El intercambio mercantil en el Golfo de México se modificó no únicamente por la llegada de manufacturas extranjeras y la salida de materias primas mexicanas, sino por el volumen del cargamento, pues mientras los barcos extranjeros podían cargar entre 15 y 200 toneladas, las pequeñas y medianas naves mexicanas contaban con un arrastre que oscilaba sólo entre 25 y 70 toneladas.

Sin embargo, el tráfico mercantil en el Golfo de México se vio alterado nuevamente. En junio de 1837, la escuadrilla conocida como de las

[118] Bonilla, 1946, pp. 64-67.
[119] Benítez y Pacheco, 1986, p. 172.
[120] AGN, AM y F, Veracruz, 1823.

Indias Occidentales y del Golfo de México, al mando del comodoro A.J. Dallas, fondeó en la isla de Sacrificios amenazando a las autoridades mexicanas para que dieran garantías de comercio a los barcos mercantes estadounidenses en los puertos mexicanos.[121] Aun cuando el problema con los estadounidenses se resolvió, el mismo año el comodoro Dallas exigió nuevamente, desde su barco "Constellation", la protección de los intereses comerciales.[122]

El segundo bloqueo en las costas del Atlántico mexicano ocurrió entre 1838 y 1839 y fue dirigido por la marina francesa. La operación –que durara seis meses– empezó nuevamente con el fondeo de una fragata y cinco bergantines y siguió con la ocupación del puerto de Veracruz con una flota de 15 barcos. El cerco se reforzó en octubre de 1838, con varios buques que llegaron a bombardear San Juan de Ulúa y particularmente Veracruz; las instalaciones portuarias quedaron devastadas luego de recibir, durante dos semanas, grandes cantidades de bombas. El bloqueo se extendió hasta abril de 1839, cuando una flota de 26 navíos franceses, al mando del almirante Baudin, permitió el tráfico marítimo en el puerto de Veracruz. La situación propició que otros embarcaderos en la isla de Sacrificios, el arrecife de Antón Lizardo y los puertos de Matamoros, Tuxpan, Tampico, Campeche y Sisal se abrieran al mercado exterior, luego de permitir que entraran a sus muelles los buques estadounidenses y europeos para contrarrestar el bloqueo francés desde el litoral veracruzano.

Después de cinco años (1839 a 1844) y de que la actividad marítima se reactivara tranquilamente en el Golfo de México, en 1844 otra vez una escuadra estadounidense amaga el puerto de Veracruz,[123] de manera que en agosto de 1845 se resiente el tráfico marítimo en el Golfo de México, cuando las fuerzas navales de los Estados Unidos, al mando del comodoro Connor, sitian los puertos de Veracruz, Tampico y Matamoros.[124] Para mayo de 1846, la decisión de ampliar el bloqueo a todos los puertos del Golfo es incontenible y, en agosto de ese año, no solamente los tres puertos citados pasaron a manos del invasor, sino también Tuxpan, Antigua, Antón Lizardo, Tlacotalpan, Isla del Carmen y Frontera. Sólo en este último puerto los buques al mando del como-

[121] Escamilla y Lozano, 2001, p. 51.
[122] García Cantú, 1994, p. 139.
[123] Selser, 1994.
[124] García Cantú, 1991, pp. 146-147.

doro M.C. Perry encontraron resistencia. Sin embargo, la guerra intervencionista propició que, a partir de febrero de 1847, fuese atacado San Juan de Ulúa. El 27 de marzo Veracruz es sitiado y sus defensores capitulan, luego de que el puerto recibiera más de 6,700 proyectiles, el equivalente a 200 toneladas de bombas; así, los estadounidenses establecieron el bloqueo absoluto en el Golfo de México.[125] Sobre este difícil acontecimiento, el relato de José Emilio Pacheco es elocuente:

> hay frente a Veracruz la más formidable fuerza naval que se ha congregado en un punto del continente americano: sesenta buques. Las tropas norteamericanas pasan de los barcos militares a los navíos de la armada para abordar allí lanchones de desembarco. Los protege una línea de embarcaciones ligeras artilladas. De tres y media de la tarde a diez de la noche desembarcan los once mil soldados, cada uno con latas de conserva y galletas marineras para alimentarse durante el sitio.[126]

En opinión de otros autores, el escenario posterior a la toma de Veracruz fue terrible después del bombardeo, debido a la constante presencia estadounidense en las costas del Atlántico mexicano, constituida por tres corbetas, un bergantín y tres fragatas con 2,400 marineros.[127] Tras el martirio y la firma del Tratado de Guadalupe Hidalgo, México pierde 263,866 kilómetros cuadrados. El territorio perdido dejó bajo la jurisdicción estadounidense los puertos de Corpus Christi, Matagorda, Galveston, Brownsville, Mobile, Charleston y Panzacola; el puerto de Veracruz quedó en ruinas. La situación impidió durante 16 meses que barcos neutrales entraran a los puertos mexicanos; los invasores controlaron el tráfico marítimo hasta julio de 1848, fecha en que abandonaron las costas del Atlántico mexicano.

De 1849 a 1861, la actividad marítima se realiza sin contratiempos serios, pues sin considerar el estado de sitio en el puerto de Veracruz en 1858 a causa de la lucha entre liberales y conservadores ni las terribles epidemias de vómito, viruela y fiebre amarilla, es posible afirmar que en todos los puertos del Golfo se intensificó la entrada y salida de barcos. En estos años, el comercio marítimo estadounidense adquiere mayor presencia en los puertos del Golfo de México; el tráfico mercante desarrollado

[125] García Cantú, 1991, p. 148.
[126] Benítez y Pacheco, 1986, p.195.
[127] Selser, 1994, pp. 294 y 304-305.

por los buques mercantes españoles, las fragatas francesas y los paquetes ingleses quedó en segundo término. Durante este periodo, el gobierno mexicano carece de una adecuada organización reguladora de las aduanas marítimas y de una política que acelerara el transporte naviero en las costas del país. Pero no obstante la inestabilidad política de los sucesivos gobiernos mexicanos, en este periodo se otorgaron numerosas concesiones a compañías navieras estadounidenses y algunas europeas para que transitaran no sólo en Veracruz, sino en otros puertos de altura, como Matamoros, Tampico y Sisal. Para entonces, la capacidad de carga de los buques extranjeros ha aumentado considerablemente, pues pueden desplazar cargas de 70 a 2,000 toneladas. Así, el entramado de las rutas marítimas comienza a extenderse y diversificarse de manera progresiva. De esta forma, los puertos de Nueva Orleans, Panzacola, Mobile y Galveston incrementan el intercambio mercantil con los puertos de Matamoros, Tampico y Sisal.

Mapa de principios de la década de 1840 de la República Mexicana en donde todavía aparece bajo su jurisdicción territorial los puertos de Corpus Christi, Matagorda, Galveston, Brownsville.

Fuente: Mapa de México y Guatemala. Publicado en 1842 por Thomas Kelly.

A pesar de que los puertos mexicanos gozaron durante 16 años una tranquilidad ininterrumpida, la situación del tráfico marítimo en el Golfo de México vivió en incertidumbre de diciembre de 1861 a septiembre de 1862, debido a las presiones de la Triple Alianza –escuadras francesas y buques ingleses y españoles– que apareció en la costa veracruzana con la amenaza de invadir México. Sin embargo, Francia decide realizar unilateralmente la intervención –las tropas españolas e inglesas se retiraron en abril de 1862– aun cuando la fiebre amarilla hacía estragos en Veracruz;[128] entre octubre y diciembre del mismo año, con más refuerzos, las fuerzas navales francesas se desplegaron por el litoral del Atlántico mexicano para ocupar Veracruz, Alvarado, Tampico, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Minatitlán y Bagdad.

En su escrito sobre la intervención francesa en México, Henri Laurent Rivière relata que la marina francesa tuvo serias complicaciones para lograr su misión:

> Desde Tuxpan hasta Veracruz, toda la costa era enemiga, y nosotros no podíamos tener relaciones con ninguno de los pueblos situados dentro de las barras de Cazones, Lima, Tecolutla y Nautla. La ciudad de Veracruz, aunque en nuestro poder, estaba rodeada de guerrilleros que venían a tocar las puertas y a apoderarse de las gentes de la Almeda. Los guerrilleros habían establecido sus aduanas, con la ayuda de las cuales percibían derechos sobre lo que entraba y salía de la ciudad. Los comerciantes que querían asegurar sus mercancías, mandaban simplemente a pedir, medianamente desembolsos, un pasaporte a García, jefe de las bandas.[129]

Asimismo, los franceses controlaron el comercio de importación y exportación en los puertos del Golfo de México de octubre de 1862 a septiembre de 1864, mediante un despliegue estratégico de barcos en los siguientes puertos: "Magellan" en Veracruz, "Darien" en Matamoros, "Pique" en Tuxpan, "Forfait" en el bajo de Tangüijo, "Colbet" en Tampico, "Brandon" en Campeche, "Tourmente" en Isla del Carmen y "Tempete" y "Sainte-Barbe" en Alvarado.[130] Al mismo tiempo, los franceses interventores se apropiaron de los ingresos de las aduanas marítimas de Veracruz y Tampico.[131]

[128] Belenki, 1984, p. 77.
[129] Rivière, 1967, pp. 19-20.
[130] *Ibidem*, p. 77.
[131] Belenki, 1984, p. 92.

A partir del establecimiento del Imperio de Maximiliano de Habsburgo, se reactiva notablemente la participación de los buques mercantes franceses en las costas mexicanas, pese a la actividad de la resistencia juarista que envió cuatro "corsarios mexicanos" de Nueva Orleans y Cayo Hueso para amedrentar a la fuerza marítima gala desplegada en la costa del Atlántico mexicano, y no será sino hasta el 28 de junio de 1867, fecha en la que las tropas republicanas ocupan nuevamente el puerto de Veracruz y toman el poder político de México, cuando vuelve a reactivarse el comercio marítimo en el Golfo de México.

## Un comercio marítimo renovado en la República Restaurada

No obstante que desde la década de 1860 el tránsito marítimo mostró cierto avance, es a partir de 1870 cuando el intercambio marítimo mercantil cobra impulso en el litoral del Atlántico mexicano, gracias a que barcos estadounidenses y europeos incrementaron considerablemente el transporte de carga y el traslado de viajeros y emigrantes. En este proceso están consideradas las concesiones y las subvenciones que en estos años obtuvieron varias compañías navieras estadounidenses y europeas para operar en el Golfo de México. Así, los barcos de vela y de vapor que fondeaban en los puertos del golfo introdujeron toda clase de mercancías. Descargaban una gran variedad de manufacturas textiles, de ferretería, mercería, vinos y licores, porcelanas, comestibles, acero y fierro. Posteriormente, partían de los muelles de Matamoros, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Frontera, Isla del Carmen, Campeche y Progreso con productos y materias primas, como maderas tintorias, grana, cochinilla, vainilla, cueros de res, zarzaparrilla, tabaco en rama, maderas preciosas, ixtle, henequén y metales preciosos.

El intercambio mercantil que se realizaba con una participación de casas comerciales alemanas, españolas, francesas, inglesas y estadounidenses dedicadas a la exportación y la importación se efectuó con una red de consignatarios esparcidos en los puertos mexicanos. Consecuentemente, se observa el surgimiento de empresas navieras que después de conseguir la concesión para operar en los puertos del Golfo de México volvieron más activo el tráfico marítimo de mercancías. La todavía gran cantidad de veleros pronto empezó a transportar pasajeros con gran dinamismo, pese a que tuvo que enfrentar la competencia creciente de vapo-

res que navegaban más rápido. Los clíppers, las corbetas y las fragatas sobrevivieron gracias a su costo menor y a la mayor amplitud de sus bodegas, que les permitía desplazar volúmenes de mercancías en cargamentos de 100 a 3,500 toneladas. Se evidenció entonces un incremento en el número de viajeros y en el traslado de emigrantes europeos a Estados Unidos y América Latina. En este influjo marítimo sobresalieron un buen número de buques mercantes independientes y varias empresas navieras con una red de oficinas y consignatarios en los puertos del golfo y en la capital de la República. Las compañías formalizaron sus viajes con escalas y extendieron sus rutas a otros puertos.

Si bien los arribos ocasionales de los barcos de las empresas navieras a los puertos de Veracruz y Tampico se mantuvieron, la descarga de mercaderías y el servicio de pasajeros se incrementaron y se extendieron a los puertos de Matamoros, Tuxpan, Coatzacoalcos, Frontera y Progreso. El proceso propició la especialización de algunos muelles para recibir mercancías o pasajeros y la construcción de cobertizos y bodegas en sitios cercanos a los embarcaderos y de almacenes –para el carbón que servía de combustible a los barcos– y estanques de agua dulce que requerían las embarcaciones.

## Tráfico marítimo durante el Porfiriato

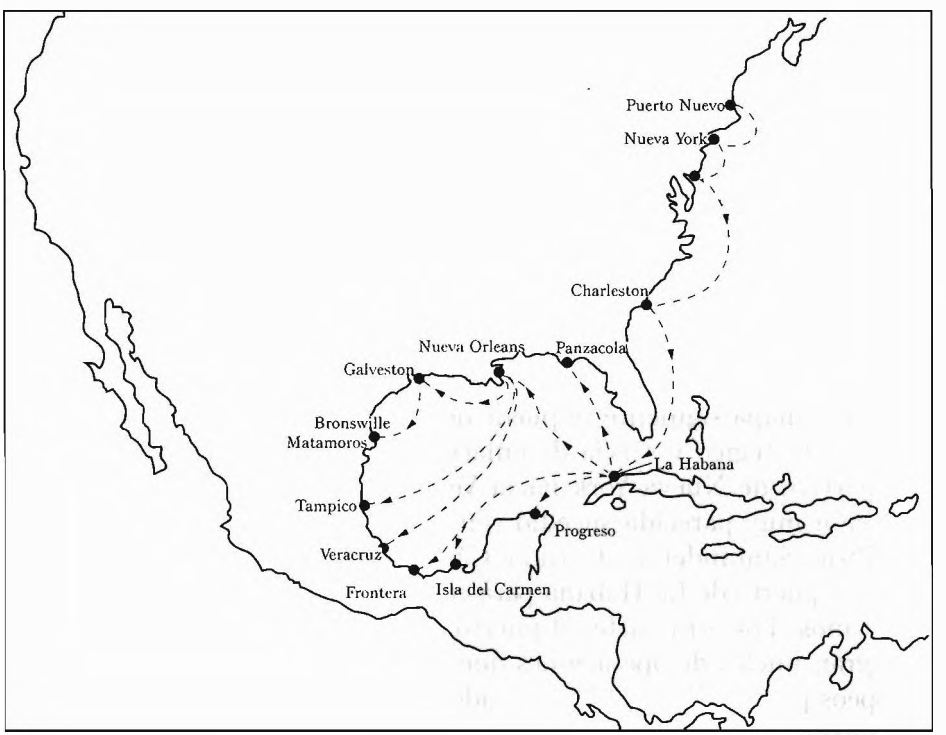
En 1880 los avances tecnológicos en los barcos trasatlánticos se evidencian en la capacidad de carga. Para ese tiempo, algunos vapores podían movilizar 4,000 toneladas y transportar gran número de pasajeros, lo cual los convirtió en el negocio galopante de importantes empresas navieras. La diferenciación de las rutas revela el gran tráfico marítimo que tuvo cabida en los puertos del Golfo de México.

En el mapa siguiente se puede observar que el puerto de La Habana era estratégico y servía de enlace para los barcos estadounidenses que partían de Nueva York hacia Veracruz, Tampico y Progreso. Una situación muy parecida sucedió con los barcos españoles provenientes de Bilbao, Santander, La Coruña, Cádiz y Barcelona, que también utilizaban el puerto de La Habana para continuar su itinerario a los puertos mexicanos. Por otra parte, el puerto de Nueva Orleans se convirtió en otro gran núcleo de operaciones que sirvió a buques estadounidenses y europeos para realizar viajes redondos a Tampico, Veracruz y Progreso. Del mismo modo, el papel de las posesiones europeas en las Antillas se volvió cada vez más importante como centro y ruta intermedia para la

entrada y salida de los puertos en el Golfo de México. Así, la ruta circuncaribe de Kingston, Trinidad y Tobago y Santo Tomás fue decisiva, puesto que las islas caribeñas fueron el paraje adecuado para el largo traslado trasatlántico a los puertos ingleses, alemanes y franceses.

Sucedió lo mismo con la ruta que incentivó el comercio marítimo en el Golfo de México y, de manera especial, con otras rutas no menos importantes hacia América del Sur, que empiezan a cobrar relevancia durante la década de 1860.

Un análisis histórico de la actividad de cada una de las empresas navieras que operaron en el Golfo de México ofrece un panorama más puntual del significado del tráfico marítimo. La distinta naturaleza de las empresas navieras permite observar cómo fue evolucionando en el transcurso del siglo XIX la actividad marítima. A partir de que en la incipiente nación mexicana se abre el espacio para el tránsito comercial, comienzan a incrementarse los arribos ocasionales de barcos extranjeros al puerto de Veracruz. Así lo muestran los primeros servicios de la Com-




Mapa de las distintas rutas desde los puertos de Nueva York, La Habana, Panzacola, Nueva Orleans y Galveston a los puertos mexicanos en el Golfo de México.

pañía de las Indias Occidentales de Elberfeld de Prusia que, desde 1822, envió algunos barcos de Liverpool y Londres a Veracruz.[132] La exportación mexicana de metales preciosos –particularmente el llamado "transporte de platas" que ya en el México independiente es retomado por los ingleses– permitió que, desde 1824, se formalizara mensualmente el derrotero que iniciaba un buque de la marina real británica del puerto de Falmouth a la isla de Sacrificios o a la punta de Antón Lizardo. Después de recoger la plata en Tampico, las embarcaciones británicas volvían a Veracruz por correspondencia y viajeros para continuar haciendo otras escalas en Honduras y Jamaica; desde la posesión británica retornaban nuevamente al puerto de Falmouth.[133]

## Vínculos y rutas comerciales de los puertos mexicanos con puertos caribeños, europeos y estadounidenses

### *Proximidades e intercambio mercantil entre puertos mexicanos y estadounidenses*

Una de las primeras acciones de México posteriores a su Independencia fue mantener un notable intercambio mercantil marítimo con Estados Unidos.[134] El mercado estadounidense demandaba materias primas, productos agrícolas y plata amonedada, mientras que el mexicano requería algodón, manufacturas, textiles, artículos de hierro y acero, maquinaria, herramientas y productos de mercería y ferretería; esta necesidad permitió que se definieran conjuntamente dos rutas marítimas estadounidenses, con trayectos bien definidos a los puertos del Golfo de México.[135] La primera ruta de importancia partía de los puertos del norte de la costa atlántica, de Nueva York, y alcanzaba hacia el norte Boston, Filadelfia y Baltimore, y, hacia el sur, New London, Hatford, Newport y Charleston.[136] Después del largo recorrido costero del Atlántico estadounidense, los buques de línea pasaron en su gran mayoría por La Habana y de ahí tocaron Progreso, Campeche, Isla del Carmen, Veracruz y Tampico.

[132] Cárdenas de la Peña, 1970, pp. 320-321.
[133] *Ibidem*, p. 321.
[134] Herrera Canales, 1977, pp. 100-103.
[135] AGN, AMyF, Puertos de Veracruz, Tampico, Progreso y Matamoros, años 1825 a 1850.
[136] Herrera Canales, 1977, p. 104.

El periódico *El Desengaño* del 11 de diciembre de 1839 informa que un cargamento procedente de Nueva York para Tampico fue transportado por la goleta "Apalachicola", a la consignación de D.A. Montlue:

> A los Señores Haas Uhde y Cía., 31 cajas de máquinas.
> A D. Jayme Chavot (hijo): 2 cajas de coquillo; 3 cajas pañuelos de burato; 12 cajas zarazas; 2 cajas de coquillo; 2 cajas pañuelos de seda; 3 cajas zarazas; 6 cajas pañuelos de algodón; 2 cajas pañuelos; 13 cajas zarazas; 1 caja musolinas; 8 cajas driles de algodón; 1 caja de libros; 1 caja de dulces; 1 bulto de muestras.
> A los señores Spita Meyer y Cía.: 12 cajas imperiales; 6 cajas zarazas.
> A los señores Haas Uhde y Cía.: 5 cajas de máquinas.
> A D.A. Montluc: 40 cajas de velas de esperma; 22 cajas de taburetes; 25 sacos pimienta; 31 cajas taburetes; 300 cajas de pasas, 199 cajas de acero, 15 tercios de brines; 2 alambiques; 200 cajas de pasas; 117 bultos de fierro; 37 bultos de fierro; 18 cajas zarazas azules; 30 barriles de manzanas; 75 barriles de alquitrán; 2 barriles de papas, 1 bulto de libros; 1 caja de libros; 1 caja tinta, pajuelas; 1 caja de cucharas; 1 caja de cepillos, dedales; 1 caja de zapatos.
> A la comisaría 1 caja de camisas.
> A D. José Aviles 28 tercios zarazas azules.

Otra ruta de trascendencia, que cobraría mayor fuerza a partir de la segunda mitad del siglo XIX, comprendió los puertos sureños de Estados Unidos. En esta ruta, Nueva Orleans se convirtió en el principal puerto receptor y distribuidor de mercancías no sólo para los puertos menores –como Panzacola, Mobile, Galveston y Brownsville– o para las exportaciones de algodón a Inglaterra, sino también para el mercado marítimo con Matamoros, Tampico, Veracruz, Frontera, Campeche y Progreso. De 1870 a 1900, el tráfico mercantil a través de estas rutas será intenso y diverso: de los puertos mexicanos saldrán no solamente ganado vacuno, pieles, vainilla y maderas preciosas, sino también productos naturales requeridos por la industria alimentaria estadounidense. Así se consignan tanto en la llamada fiebre del henequén –a partir de su exportación en fibra, sacos, hilos y hamacas–, como en la extracción masiva de productos de la región del Golfo de México –luego de la obtención de hule, chicle, petróleo y aceite, frutas como el plátano, cítricos, café, cacao, tabaco, pimienta y cocos. En este intercambio –que no dejó de ser desigual y combinado–, las embarcaciones estadounidenses descar-

garán en los puertos de México bienes de producción, herramientas y máquinas de ferrocarril, carbón, fierro, acero, maderas para construcción y herramientas que, conjuntamente, fueron la base para el desarrollo de la economía mexicana entre 1880 y 1900.

Ejemplo de un manifiesto de barco estadounidense:

RESUMEN GENERAL DEL CARGAMENTO QUE CONTIENE
LA GOLETA "CROLLET" PROCEDENTE DE NUEVA ORLEANS;
FONDEÓ EN ESTE PUERTO EL 4 DE JUNIO DE 1844
(Manufacturas, abarrotes, botines, textiles, etcétera)

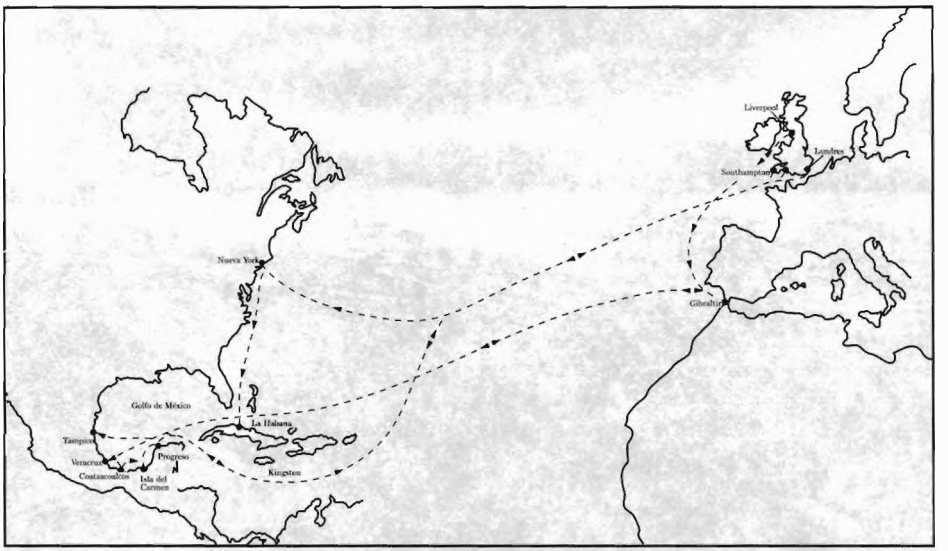
| *Iniciales* | *Cantidades* | *Nomenclaturas* |
|---|---|---|
| A | 6 docenas | Abanicos de papel |
| | 82 galones | Aceite de ballena |
| | 9 arrobas | Aceite de olivo |
| | 98.11 arrobas | Aguardiente compuesto |
| | 208 80 varas | Alemanico |
| | 763.07 *id* | Alepin |
| | 977.30 *idem* | Arrazados de algodón blanco |
| | 11.930 bultos | Arroz |
| | 2.961 *idem* | Azúcar |
| B | 1 botones | Metal |
| | 769 varas | Bretañas de lino |
| | 11 docenas | Calcetines de algodón |
| C | 1 cama | Cama de bronce |
| | 8 varas | Cebollas |
| | 11 piezas | Cerruchos |
| | 8.977.60 varas | Coleta de lino crudo |
| | 1.976.40 *idem* | Coquillos |
| | 1 corte | Térmico de algodón |
| | 1 juego | Cuchillos |
| | 8 chales | Algodón |
| | 400 quintales | Clavos de fierro |
| | 3 bultos | Cristalería hueca |
| D | 4.172.34 varas | Dril de algodón de color |
| | 14975.99 *idem* | Dril de lino |
| E | 947 piezas | Encaje de algodón |
| F | 12 cajas | Fideo |
| G | 2 guitarras | |
| | 8 docenas | Guantes de lana |
| | 8 pares | Guantes de seda |
| H | 977 bultos | Harina |
| | 31 bultos | Hilo blanco de lino |
| | 116 *idem* | Hilo de colores de lino |
| L | 2 lámparas | |
| | 8 cajas | Limones |
| | 21¼ bultos | Listones y revesillos |
| M | 4.712 bultos | Manteca |
| | 22.95 carga | Maíz |

| *Iniciales* | *Cantidades* | *Nomenclaturas* |
|---|---|---|
| | 724 | Mascada de seda |
| | 200 docenas | Medias de algodón |
| | 2.2 *id* | Medias de seda |
| | 2 cajas | Medicina y drogas |
| | 1 medias | Algodón |
| | 1 caja | Mercería |
| | 1 molino | De café |
| | 6 docenas | Mostaza en botellas |
| | 3.91948 varas | Muselina de algodón |
| | 1.964.44 *idem* | Muselina de algodón bordado |
| | 1 bulto | Música impresa |
| P | 4 resmas | Papel corriente |
| | 19 piezas | Paraguas |
| | 4.911.37 *idem* | Pañuelos de algodón |
| | 4 docenas | Pañuelos de lino |
| | 7 bultos | Papel |
| | 1.906.33 varas | Piel de tusa |
| | 36 quintales | Pipas de barro |
| | 1.988 varas | Platilla |
| | 1 millar | Plussia de ave |
| | 9 quintales | Métalicas |
| | *idem* | |
| R | 12 rape | |
| S | 13 bultos | Seda torcida |
| T | 1 docena | Tabaqueras de baque |
| | 1 tápalos de algodón | |
| | 1 *idem* | Lana |
| | 4 medios | Tápalos de lino |
| | 8 tápalos | Tápalos de seda |
| | 94,13 bultos | Tejido de seda |
| | 1 caja | Tinta de escribir |
| | 1 tostador | De café |
| V | 2 bultos | Viandas preparadas |
| | 082,90 barriles | Vino blanco |
| | 369 *idem* | Vino tinto |
| Z | 29.793.88 varas | Zarzaras |

Fuente: Archivo General de la Nación, Aduanas Marítimas y Fronterizas, Matamoros, 12 de junio de 1844.

## Lazos comerciales de los puertos mexicanos con los puertos ingleses

A pesar de que los puertos ingleses, como Liverpool, Cardiff, Glasgow y Londres, recibían plata mexicana en sus muelles y no obstante que de los atracaderos de Southampton partían o ingresaban barcos con mer-




Rutas marítimas que permitieron el intercambio comercial entre los puertos ingleses y mexicanos durante el siglo XIX.

cancías del comercio inglés-mexicano, la importación y exportación entre México e Inglaterra se concentraba en tres puertos ingleses. Ello se debió en gran parte a que empresas navieras, como la Royal Mail Steam Packet Company,[137] mantuvieron su centro de operaciones en Southampton con un muelle exclusivo para el arribo de la plata mexicana y la salida de sus barcos con azogue y diversidad de manufacturas, entre las que destacaban los hilados y tejidos de lana y algodón, artículos de hierro y acero, maquinaria, herramienta, ferretería, mercería y quincallería.[138] Con la West Indies & Pacific sucedió algo parecido, pues contó con instalaciones particulares en Liverpool, en uno de los muelles del río Mersey, para recibir los cargamentos de algodón, maderas preciosas, pieles, plantas tintóreas y materias primas.[139] También en Londres había muelles a orillas del Támesis con diques y canales para encerrar los buques provenientes del Golfo de México y el mar Caribe y descargar oro, plata y otros productos, almacenándolos en edificios de cinco niveles que podían contener grandes proporciones de mercancías.

[137] *"Royal Mail" a Centenary History of the Royal Mail Line 1839-1939*, Londres, 1939, pp. 44-45.

[138] Herrera Canales, 1977, pp. 86-87 y 106.

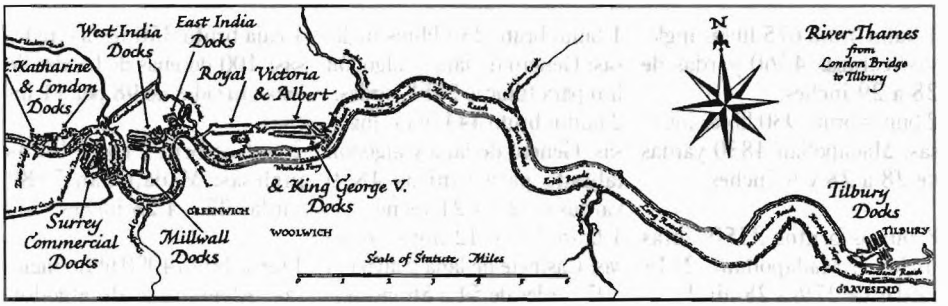
[139] Hayde, 1967.

Vista aérea del puerto de Liverpool en 1859.
Fuente: John Isaac of Castle Street, Publisher & Staoiner.
Reproducido por Liverpool Libraries.

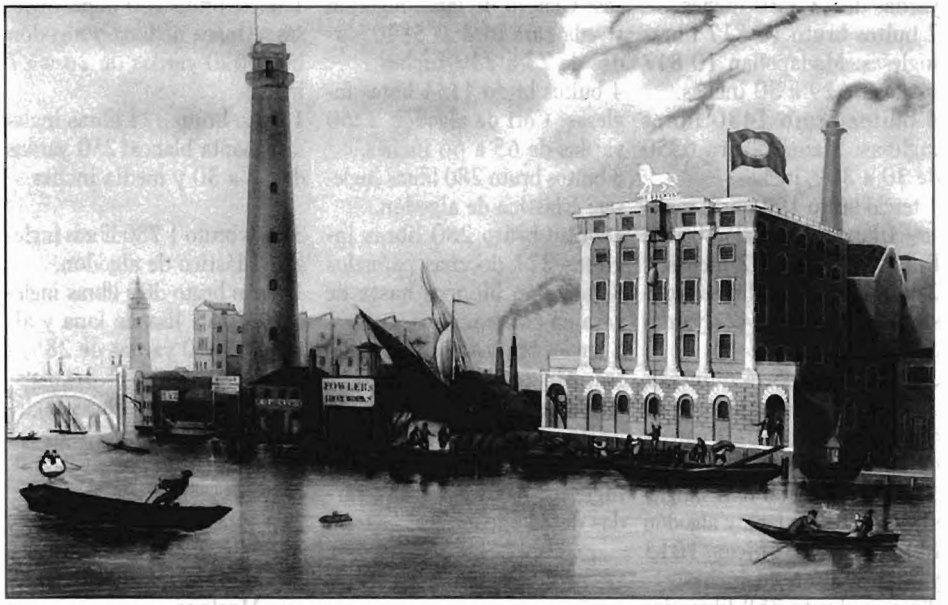
Pero el comercio marítimo de Inglaterra con México no se realizaba meramente desde los puertos del archipiélago británico, sino que cubría además el enorme flujo de mercancías concentradas en el puerto de Gibraltar, el cual destacó por atraer parte del gran tráfico naviero del Mediterráneo para incorporarse a la intensa red marítima atlántica.

Por otra parte, debe reconocerse que las rutas marítimas desarrolladas por las embarcaciones inglesas hacia el Golfo de México no se habrían realizado sin el gran auspicio de los puertos de las Antillas británicas en Trinidad y Tobago, Bahamas, Jamaica (Puerto Royal), Granada, San Vicente, Barbados –particularmente desde Kingston–, así como de otros embarcaderos caribeños adonde también arribaban sus veleros y vapores, como San Nazario, Santo Tomás e incluso La Habana.[140]

[140] AGN, Ramo Movimiento Marítimo. En este acervo se da cuenta entre las décadas de 1820 a 1880, de los barcos que, viniendo de los puertos ingleses, pasaban por las islas de las antillas antes y después de arribar a los puertos mexicanos de la costa atlántica.




Plano del río Támesis, en donde se indican los grandes muelles de las compañías navieras.
Fuente: Herbert John, *The port of London*, Ed. Collins, Londres, 1947.




Primera vista que muestra el tráfico fluvial en el Támesis, las instalaciones portuarias y fabriles en Londres.
Fuente: Herbert John, *The port of London*, Ed. Collins, Londres, 1947.

MUESTRA DEL COMERCIO MARÍTIMO DE INGLATERRA A MÉXICO EN EL MANIFIESTO DEL VAPOR INGLÉS "CORSICA", CON UN CARGAMENTO EN SU MAYORÍA DE TEXTILES Y OTRAS MERCANCÍAS,[141] SALIDO DE SOUTHAMPTON Y ENTRADO A VERACRUZ EL 27 DE JUNIO DE 1871

(Manufacturas, abarrotes, botines, textiles, etcétera)

1 bulto bruto 675 libras inglesas: zarazas 4360 yardas de 28 a 29 inches.
2 bultos bruto 930 libras inglesas: Madapollan 4830 yardas de 28 a 28 y ½ inches.

8 bultos brutos 2350 libras inglesas: Madapollan 12418 yardas de 27½ a 28 hinches.
3 bultos bruto 775 libras inglesas: Madapollan 3810 yardas de 29 a 29½
13 bultos bruto 4095 libras inglesas: Madallopan 22 425 yardas de 28 a 30 inches
7 bultos bruto 10 817 libras inglesas: Madapollan 10 817 yardas de 29 a 30 inches.
4 bultos bruto 1430 libras inglesas: Manta blanca 6250 de 30 a 30½ inches.
1 tercio bruto 196 libras inglesas: Irlanda de algodón blanca lisa 1236 yardas 32 inches.
2 bultos bruto 330 libras inglesas: Manta cruda 2422 yardas 30½ a 31 inches.
3 bultos bruto 534 quintales 34 libras inglesas. Género de algodón teñido 4640 yardas de 32 a 33 inches.
1 tercio bruto 200 libras inglesas: Géneros de lana y algodón librado para túnicas 1013 yardas de 26 a 28 inches.
2 tercios bruto 758 libras inglesas: Género de lana, algodón y lino para túnicas 5448 yardas de 25 a 25½ inches

1 bulto bruto 236 libras inglesas: Género de lana y algodón liso para túnicas 2451 yardas.
2 bultos bruto 444 libras inglesas: Genero de lana y algodón labrado para túnicas 4880 yardas de 20 a 21 inches.
1 bulto bruto 42 libras inglesas: Casinete de lana y algodón 807 yardas de 54 a 56 inches.
1 bulto bruto 252 libras inglesas: Género de lana y algodón cruzado, raso turco, 820 yardas de 36 inches.
2 bultos bruto 724 libras inglesas: Género de lana, algodón y seda para túnicas 5840 yardas de 23 a 23½ inches.
4 bultos bruto 1134 libras inglesas: Cotí de algodón 2260 yardas de 65 a 66 inches.
3 bultos bruto 280 libras inglesas: Elástico de algodón.
1 bulto bruto 280 libras inglesas 271 docenas pañuelos de algodón blancos hasta de vara en cuadros lisos.
2 tercios bruto 452 libras inglesas: Alpaca labrada de lana y algodón y 3030 yardas de 25½ a 26 inches.
5 bultos bruto 26 88 libras inglesas: Zarazas 15 484 yardas de 31 inches.

1 caja bruto 350 libras inglesas: 100 docenas de bandas de lana cruzadas de 98 por 11 inches.
2 bultos bruto 1330 libras inglesas: Madapollan 7580 yardas 27½ a 28 inches.

1 tercio bruto 4000 libras inglesas: Alemanisco de algodón 913 yardas de 61 a 62 inches.
1 caja bruto 154 libras inglesas: 200 docenas de pañuelos algodón de color hasta de vara en cuadro.
1 tercio bruto 260 libras inglesas: Alpaca de lana y algodón lisa 1690 yardas de 26 a 27 inches.
1 bulto bruto 324 libras inglesas: manta blanca1250 yardas de 30 a 30 y media inches.

3 cajas bruto 1 280 libras inglesas: Elástico de algodón.
1 tercio bruto 300 libras inglesas: Alpaca lisa de lana y algodón 1910 yardas de 28½ a 29 inches.
1 caja bruto 164 libras inglesas: queso neto 125 libras inglesas.

2 cajas brutos 314 libras inglesas: Salasas neto 211 inglesas.
1 caja bruto 275 libras inglesas: Mostaza.
1 caja bruto 330 libras inglesas: Té neto 216 libres inglesas.
91 bultos en total.

[141] Véase AGN, AMyF, Importación 1870-1871, Veracruz, 7 expedientes. Documento: Descarga para Aduana.

Vista de los grandes muelles de la compañía naviera de West India Company en el río Támesis.
Fuente: Herbert John, *The port of London*, Ed. Collins, Londres, 1947.

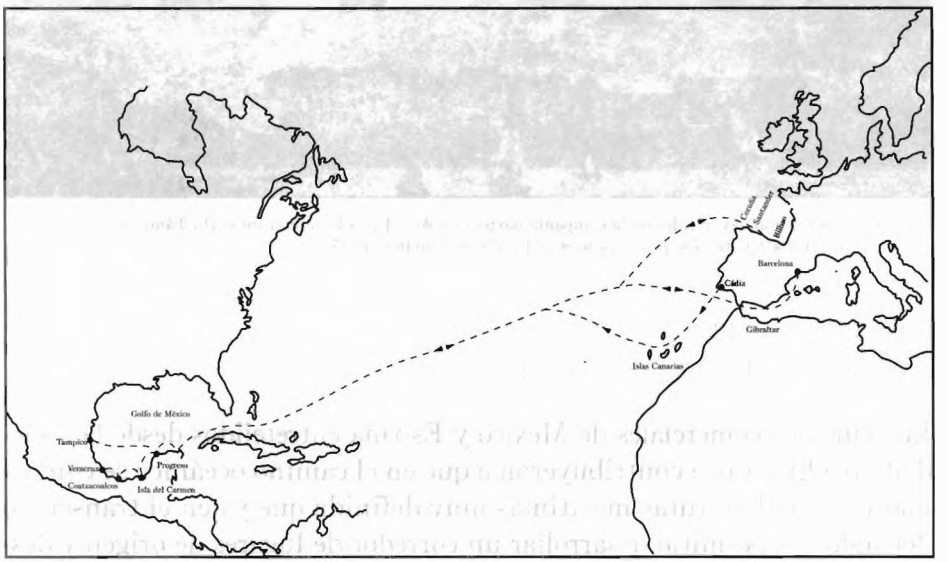
## Comercio y enlaces portuarios entre la península Ibérica y el Golfo de México

Los vínculos comerciales de México y España entretejidos desde la sociedad novohispánica contribuyeron a que en el camino oceánico se conformara una red de rutas marítimas muy definida que ya en el transcurso del siglo XIX permitió desarrollar un corredor de lugares de origen y destino entre los puertos de ambas naciones. Una vía de navegación de gran afluencia se recorría desde Cádiz, con escala en otros antepuertos, como Jerez, Sanlúcar y Puerto Santa María; recibía el flujo del camino mediterráneo desde los puertos de Barcelona,[142] Valencia, Cartagena y Málaga y, al salir de la península Ibérica, tejía una intensa red atlántica. La travesía podía cubrir las Islas Canarias o llegar directamente al mar Caribe, tocando Puerto Rico y La Habana, para entrar después al Golfo de México, pasando por Tampico y Veracruz.

Mientras estuvieron interrumpidas las relaciones diplomáticas entre México y España (1825 a 1836), esta ruta comercial no se suspendió completamente debido a que comerciantes y consignatarios buscaron otros derroteros para introducir los productos hispanos a las plazas co-

[142] Martínez Saw, 1981.

merciales mexicanas, lo cual lograron mediante la reexportación de barcos ingleses y estadounidenses que cargaban mercancías españolas en Gibraltar y de ahí las llevaban a los puertos del Golfo de México.[143] Sin embargo, sólo a partir de la década de 1840 comenzó a fortalecerse otra ruta marítima más, que desde la costa norte de España desplegó gran actividad en Bilbao y Santander y, en menor medida, en los puertos gallegos de Vigo y Coruña, para alcanzar la ruta circuncaribe y arribar finalmente a los puertos del golfo.[144]




Rutas marítimas españolas a los puertos del Golfo de México.

Con todo, la corriente mercantil entre España y México estuvo definida por el intercambio comercial que logró evolucionar a lo largo de la centuria decimonónica. De los puertos españoles se enviaban, además de los tradicionales productos, como vinos, aguardiente, licores y comestibles –alcaparras, orégano, pasas, aceite de oliva y azafrán–,[145] los textiles de lana y algodón manufacturados, loza, vidrio, cristal, minerales, clavos y papel.[146] De los puertos de México se embarcaban para España

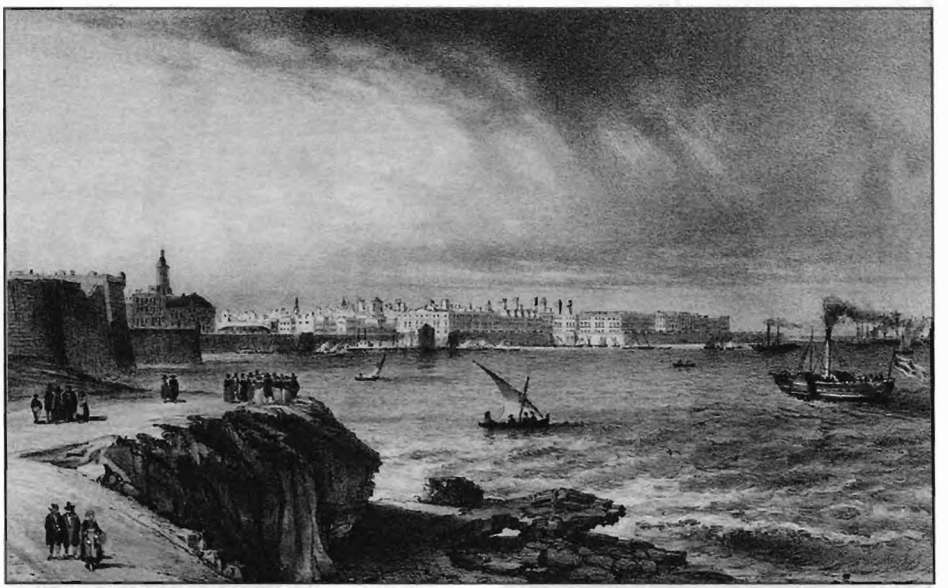
[143] Trujillo, 2000.

[144] Movimiento marítimo que indique el flujo de mercancías del norte de España al Golfo de México.

[145] Trujillo, 2001.

[146] AGN, AMYF, Registro de barcos españoles que arriban a los puertos de Veracuz, Tamaulipas y Progreso, décadas 1860, 1870, 1880 y 1890.

plata, vainilla, pimienta de Tabasco, azúcar, café, algodón, tabaco en rama, cigarros, cacao, chocolate, aguardiente de caña, grana, frijol, pieles, palo del moral, añil y maderas de ebanistería, entre las que destacaba la caoba y, en menor medida, el cedro.

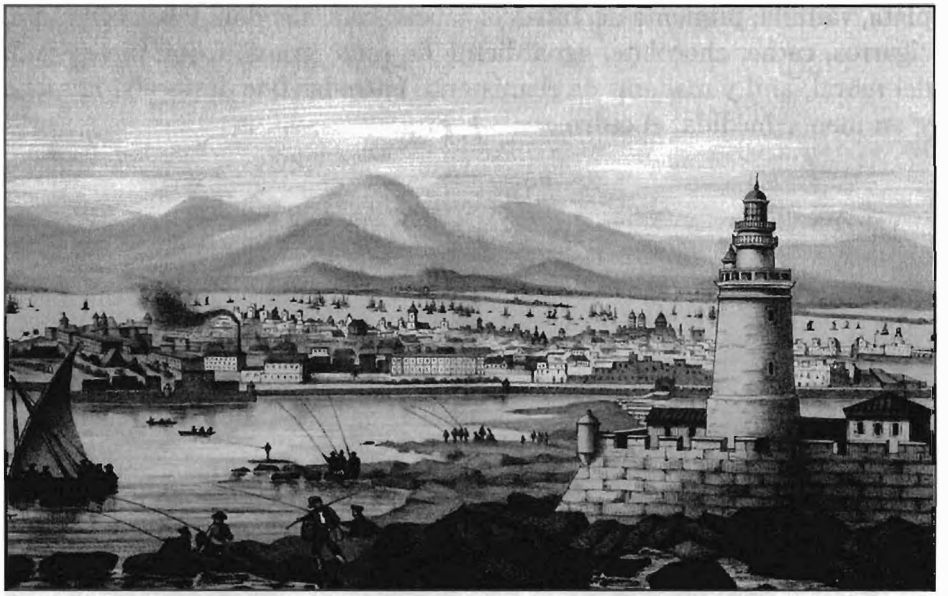


Vista del puerto de Cádiz, España.

Durante la década de 1880, de los puertos españoles se exportaba a México vidrio hueco común y ordinario, tejidos de punto de algodón, bayetas, tejidos de lana y seda, papel para cigarros, libros y papel de música, corchos en tapones, conservas alimenticias, embutidos, mariscos y sardinas enlatados, mercurio, vinos generosos, vinos de Jerez, losetas y mosaicos, encajes de hilo, paños de lana, licores, y diferentes semillas como lentejas, almendras, avellanas y nueces. México, por su parte, enviaba a las provincias españolas algodones, fibras vegetales manufacturados, sustancias alimenticias, oro, plata, platino y productos de peletería.[147]

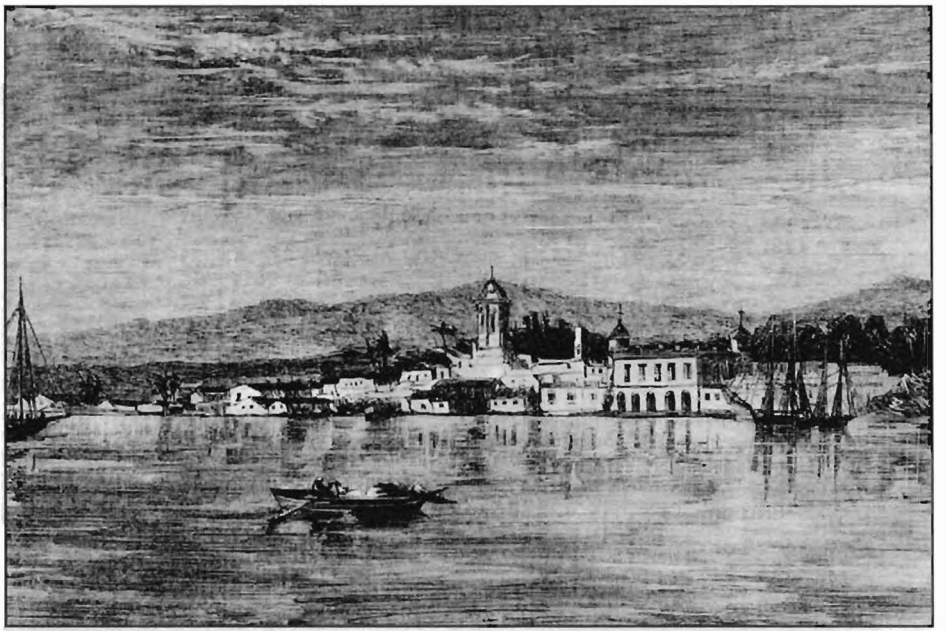
Entre los enlaces portuarios y los vínculos mercantiles mexicano españoles de la época, habría que considerar una ruta marítima inmersa en el mismo tráfico naviero, que tuvo un intercambio mercantil considera-

[147] Fondo Proyectos de Tratados Comerciales 1892-1893. Comisión Especial. Principales artículos de exportación de España a México 1886-1890. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España.

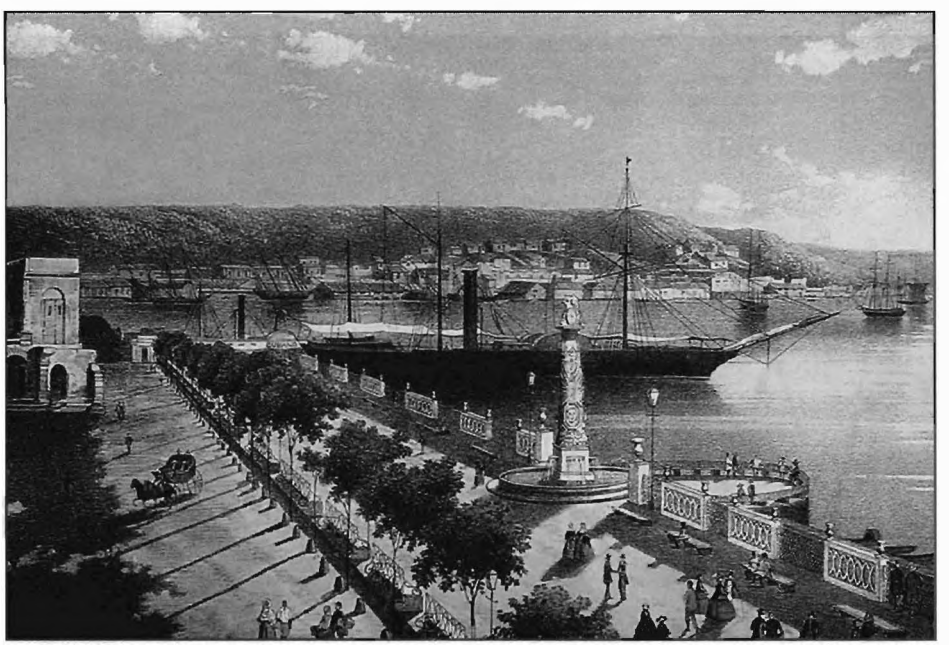


Vista general de Cádiz.
Fuente: Litografía de la *Revista Médica*, ca. 1870, Gratry, J.B.

Vista general del castillo San Felipe y Dársena de La Ribera en el puerto de Santander.
Pintura de López Ayerdi Guzmán.

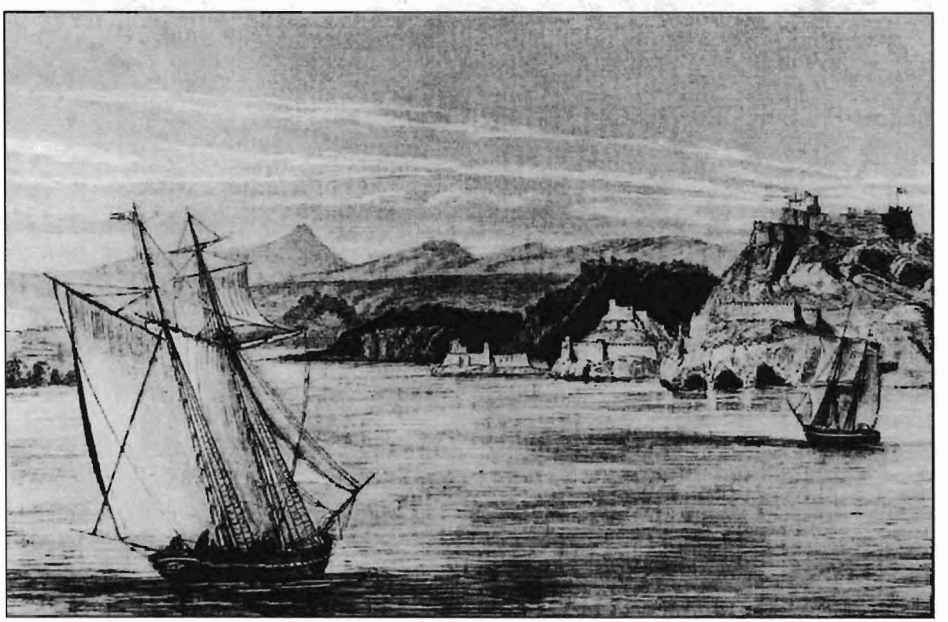


Grabado del puerto de Cienfuegos, Cuba, 1873.



Vista del puerto de La Habana, siglo XIX.

Vista de la bahía y puerto de La Habana, siglo XIX.



Vista de Santiago de Cuba, litografía de 1863.

Vista general del puerto de Santander con la grúa de piedra al fondo.
Pintura de López Ayerdi Guzmán.

ble entre los puertos mexicanos de Veracruz y Progreso. En el transcurso del siglo XIX esa ruta estuvo controlada por compañías navieras, consignatarios y comerciantes españoles establecidos en Cuba que destacaban por reexportar desde La Habana. Además de los puertos de Cienfuegos, Manzanillo, Matanzas y particularmente Santiago de Cuba y La Habana, que se utilizaban para cargar bastimentos y agua dulce, otros embarcaderos servían para preparar las partidas si el tiempo era favorable para continuar la travesía. El intercambio marítimo-mercantil del Caribe al Golfo de México fue considerable, pues de los puertos señalados de la isla salía ganado, azúcar, aguardiente, ron, café, tabaco, cera blanca, miel, alpiste, puros y cigarros.[148]

Un antecedente notable de este comercio aparece en una nota del *Jornal Económico Mercantil* del 24 de junio de 1806, donde se informa del arribo al puerto de Veracruz de la goleta "Victoria", procedente de La Habana, con mercancías que muestran muy bien el tipo de productos que llegaban a la Nueva España desde Cuba: "9 barriles con 50 arrobas de café en grano; 43 tercios con 438 arrobas de cera; 1 cajón con 17 libras de dulce; 9 zurrones

[148] *Jornal Económico Mercantil*, 1806.

con 200 libras de quina; 2 cajones con 6½ libras de tabaco torcido; 5 docenas de taburetes; 1 tocador de señora".

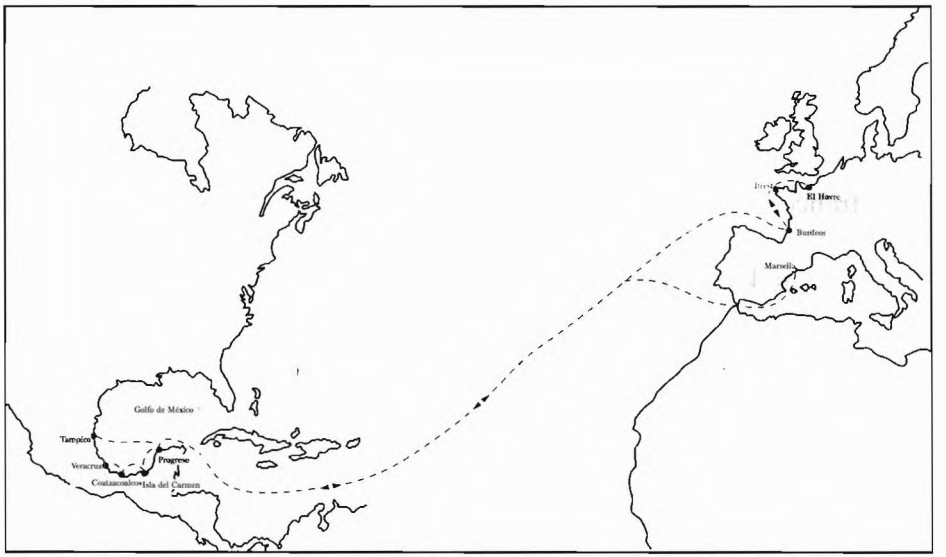
## Los nexos portuarios entre Francia y la costa Atlántica mexicana

Las rutas francesas que llegaban al Golfo de México iniciaban su recorrido tocando primero varios puertos de Francia; el principal receptor y centro de exportación de mercancías en la zona del Canal de la Mancha era El Havre, aunque no menos importante era el tráfico marítimo realizado desde Calais y Brest. El trayecto por la costa norte francesa tocaba Brest y Burdeos, puertos de los cuales el segundo fue un centro portuario de vital importancia para el comercio con América. Otra ruta francesa –a la que se puede denominar travesía francomediterránea– partía de Niza, Tolón y principalmente de Marsella para dirigirse al sur de la península Ibérica y después continuar por el mar Caribe, terminando el recorrido en el Golfo de México. Tradicionalmente, estas dos rutas hicieron escala en las colonias de Francia, como las islas antillanas Guadalupe y Martinica, y en las islas que fueron colonias de los Países Bajos, como Santo Tomás y San Nazario, puesto que éstas se convirtieron en embarcaderos estratégicos al fungir como centros de acopio y aprovisionamiento para las embarcaciones que hacían el trayecto de ida o vuelta a los puertos del Atlántico mexicano. Así, los barcos franceses entraban o salían de los puertos mexicanos de Progreso, Isla del Carmen, Coatzacoalcos, Veracruz y Tampico.

Las embarcaciones francesas llegaban a las costas mexicanas cargadas de vinos, aguardiente, coñac, champaña, vinagre, sedas, lanas, artículos de lujo, drogas medicinales, ferretería y abarrotes,[149] y retornaban con materias primas, como el tinte de textiles, para lo cual cargaban bultos de cochinilla fina y en polvo, granilla, añil, palo de tinte, palo del moral y jovillo. Asimismo, embarcaban plata acuñada, suelas de cuero de res, pieles de venado, sal y productos medicinales, como la purga de Jalapa y la zarzaparrilla.[150] Las rutas de navegación entre puertos franceses y mexicanos recibieron un gran impulso, primero en tiempos del segundo Imperio mexicano, cuando Maximiliano de Habsburgo abrió los puer-

[149] Herrera Canales, 1977, pp. 88 y 106.

[150] AGN, AMyF, Puertos de Vearacruz, Tampico y Progreso, Registro de barcos alemanes, décadas 1860, 1870, 1880 y 1890.




Rutas marítimas francesas a los puertos del Golfo de México

Vista del puerto de Burdeos, Francia.
Grabado de Y. le Govaz Feulp, 1776.

tos mexicanos a las mercancías francesas, y después, en pleno régimen porfirista cuando el comercio marítimo francés aventajó en el mercado mexicano frente a otros no menos importantes, como el inglés, el alemán y el español.

Del comercio de Francia a México, el manifiesto del cargamento de la barca francesa "Ancelmo", procedente de Burdeos, da un ejemplo; apareció como noticia mercantil en el periódico *El Desengaño*, el 21 de septiembre de 1839, en Tampico; en él se indican incluso los productos procedentes de España en esa misma embarcación y quiénes eran los consignatarios de los productos recibidos en el puerto de desembarque:

> A los señores Zurutuza Alverdi y Cía.: 350 barras de fierro platina, 1235 barras de fierro redondo, 5 tercios de musolinas, 8 tercios de zarzas, 213 tercios de papel; 4 cajas de cuadros; una caja modas; 1336 cajas de 12 botellas de vino tinto; una caja de 12 botellas de vino de Pajarete; una caja de 12 botellas de Burdeos; 3 cajas de perfumería; una caja con un espejo; 50 cajas de acero; 25 barriles de vino de Málaga, 25 barriles de vino tinto; 2 sacos de pimienta molida; 88 barriles anchoas en salmuera; 40 barriles aceitunas;

Vista del puerto de Burdeos. Litografía de C. Baudet.

222 botijas de aceituna; 12 cuarterolas de vino tinto; 150 cajas de doce botellas de vino tinto.
A José de la Lastra: 2 cajas seda torcida; 600 barras fierro de platina, 936 barras de fierro platina; 936 barras de fierro redondo.
A los señores Sptta Meyer y Cía.: una caja de impresos; 155 tercios de papel.
A Don Adolfo Labrue: una caja de libros.
A Mister Oussard: una caja de géneros de seda.
A Don A. Montluc: 50 cajas de doce botellas de vino.
A Don Juan B. Castilla: una caja de reliquias de Santos e imágenes.
A Don Manuel Galdames: 4 baúles efectos de uso; 2 cajas de efectos de uso.
A los señores Zorrilla Miranda y Cía.: una caja de cotín blanco; un tercio de bretañas; una cajita de batista cruda; un tercio de musolinas; 4 tercios de zarzas; una caja de sederías; 7 cajas de papel blanco.
Al capitán (del barco): una caja de seda torcida, una caja de guantes y medias de seda; 3 cajas con 183 cajitas de conservas; 2 cajas de latas de sardina; 60 latas frutas en aguardiente, 6 cajas de frutas en aguardiente dulces, 12 cajas de 12 botellas absynthe; 6 cajas de 12 botellas marrasquino; 25 cajas de 12 botellas guiñolet; 24 cajas de 12 botellas siropes; 25 canastos de 12 botellas de champaña; 101 cajas de 12 botellas de vino tinto; 18 cuarterolas de vino tinto, 8 barricas de vino tinto; 5 barricas de vino tinto; una caja de muebles; 6 cajas de porcelanas; una cajita de música y mercería; 200 cajas de botellas de vino tinto.

## Travesías mercantes de los puertos germanos a los muelles mexicanos

El recorrido de la ruta marítima germana al Golfo de México partía de Bremen y Hamburgo –puertos fluviales de donde salían los productos alemanes hacia el continente americano–, seguía a la costa europea, en el mar del Norte, pasando por Ámsterdam, Amberes y Londres, luego se dirigía por el Canal de la Mancha a El Havre, Southampton y Brest y continuaba por el Golfo de Vizcaya, Burdeos y los puertos del norte de España; después de la travesía trasatlántica, los barcos atracaban en Nueva York y más adelante seguían el recorrido al Golfo de México. Sin embargo, los barcos alemanes también podían llegar directamente de Europa a las islas caribeñas y continuar a los puertos del Golfo de México. La característica de las rutas navieras alemanas consistió en su flexibilidad para realizar grandes recorridos marítimos, la cual les permitía cubrir en ocasiones los mismos itinerarios españoles, franceses e

ingleses; así, aprovechaban los momentos propicios para el libre intercambio comercial en las plazas mercantiles europeas y estadounidenses y con ello posibilitaban el intercambio de mercancías procedentes de distintas naciones en mercados periféricos, como los puertos de Matamoros, Tampico, Veracruz y Progreso. Las importaciones de productos alemanes al mercado mexicano consistían fundamentalmente en textiles, loza, cristales, vidrio, mercería, ferretería, quincallería, drogas[151] y, en el último cuarto del siglo XIX, cerveza, la cual cobró cierta demanda en el mercado consumidor de México. Las exportaciones mexicanas de plata y oro acuñado, palo de tinte y maderas preciosas se mantuvieron hasta la década de 1880.

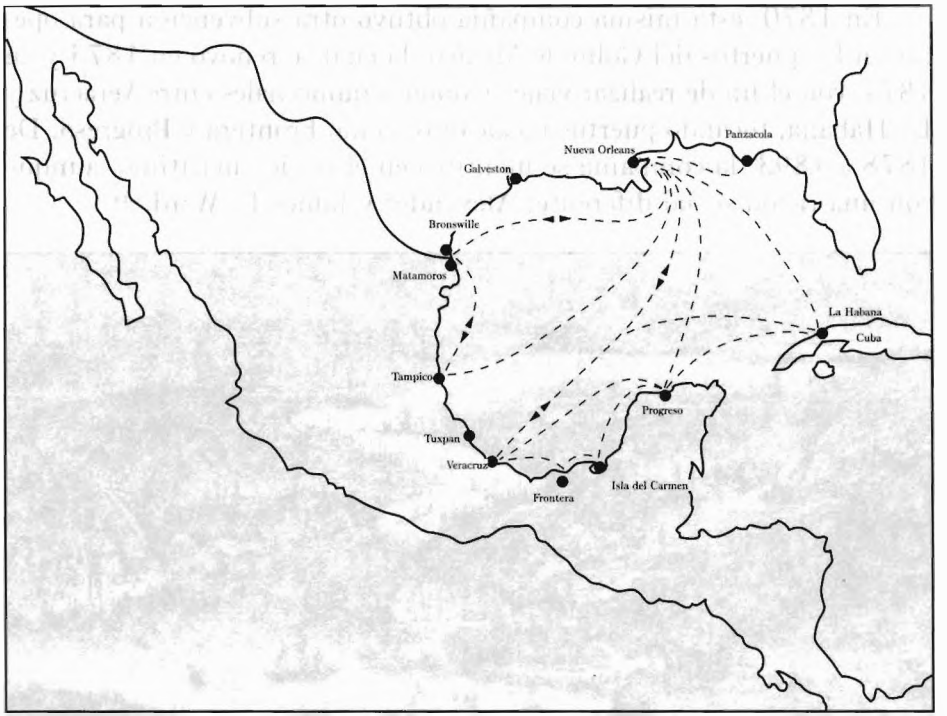
## La presencia de compañías de navegación en el Golfo de México

### *Líneas navieras estadounidenses en los puertos del Golfo de México*

Las primeras compañías que obtuvieron concesiones del gobierno mexicano para realizar de manera formal el tráfico marítimo en el Golfo de México fueron las empresas navieras estadounidenses. Todo parece indicar que desde 1827 se estableció una línea de paquetes de Nueva York a Veracruz, con buques de primera clase, formados en cobre y claveteados. Contaban con naves como las fragatas "Gobernador", "Von Scholten" y "Virginia". Los representantes en Veracruz de la línea de paquetes eran Laquerenne, Boudel y Cía. y en Nueva York, J.G. Collins e Hijo.

En 1833 ya funcionaba una línea de paquetes exenta de impuestos y subvencionada por el Estado mexicano. Iba cada mes de Nueva York a Veracruz y contaba con tres fragatas: "Congreso", "Mexicana" y "Nueva Virginia". En 1844 la casa comercial Hargous y Cía. instauró un servicio de vapores entre Veracruz y Nueva York, en tanto que el envío del algodón desde el río Misisipí hasta los centros fabriles de México permitió que se estableciera en 1850 un servicio regular con los vapores "Congreso", "Mexicana" y "Nueva Virginia" durante 15 años, que comprendió los puertos de Nueva Orleans y Veracruz.[152] También hubo compañías

[151] Herrera Canales, 1970, p. 89.
[152] Cárdenas de la Peña, 1988, p. 324.




Rutas marítimas entre los puertos sureños de la costa atlántica de los Estados Unidos, La Habana y los puertos en el Golfo de México.

efímeras, como la Luisiana de Tehuantepec, que en 1858 operó sólo durante seis meses con una línea de vapores entre Nueva Orleans y Minatitlán, intentando establecer un transbordo de pasajeros a California.

La línea naviera Alexander e Hijos logró en 1867 una subvención del gobierno mexicano para prestar servicio por tres años a los puertos estadounidenses y mexicanos e instituyó dos rutas para transitar por los puertos del Golfo de México. La primera salía de Nueva York hacia Veracruz y Sisal; la otra, de Nueva Orleans a Veracruz, Tuxpan y Tampico. Sobre esta línea, Francisco R. Calderón advierte las condiciones en que operaba con México: el gobierno se comprometía a pagar a la empresa un subsidio de 2,200 pesos por cada viaje redondo, y una extensión de diversos impuestos, cuyo monto total ascendía a 6,768 pesos anuales; por su parte, la compañía naviera se obligaba a efectuar no menos de 18 viajes al año entre los puertos mencionados.[153]

[153] Calderón, 1985, p. 544.

En 1870, esta misma compañía obtuvo otra subvención para operar en los puertos del Golfo de México, la cual se renovó en 1873 y en 1874, con el fin de realizar viajes redondos quincenales entre Veracruz y La Habana, tocando puertos mexicanos, como Frontera y Progreso. De 1878 a 1893, la compañía se mantuvo en el tráfico marítimo, aunque con una razón social diferente: Alexander y James E. Ward.[154]

Vista del puerto de Nueva York, 1858.
Fuente: *Magasin Pittoresque.*

A este respecto es importante hacer referencia al contrato firmado en 1878 entre el gobierno federal y los renombrados comerciantes veracruzanos Ritter y Cía. –representantes en México de la firma Alexander–, con el fin de poner en funcionamiento vapores con carga de 1,000 toneladas y dos rutas con viajes redondos: la primera, con duración de dos semanas, entre Veracruz y Nueva York y escalas en Frontera, Campeche, Progreso y La Habana; la segunda cubría el itinerario entre Veracruz y Nueva Orleans, con viajes cada tres semanas, haciendo escala en Tuxpan, Tampico y Matamoros.[155] El gobierno mexicano se obligaba a otorgar a la empresa una subvención de 2,700 pesos por cada viaje

[154] *El Nacional*, 11 de junio de 1881.
[155] Bonilla, 1946, p. 192.

El puerto de Nueva Orleans.

redondo para la línea Veracruz-Nueva York y otra de 2,000 pesos para la de Veracruz-Nueva Orleans.

La fusión de empresas navieras fue prolífica, pues en 1885 se realizaron entre 35 y 40 viajes con trayectos "de ida y vuelta en los puertos de Frontera, Campeche, Progreso y La Habana. También otra ruta que iba de Nueva Orleans a Veracruz, pero tocando Tuxpan, Tampico y Bagdad".[156]

La actividad de la empresa naviera Alexander se reflejó en una significativa presencia en el comercio marítimo al cubrir los circuitos mercantiles entre Nueva Orleans, La Habana y principalmente Yucatán, primero a través del puerto de Sisal y después por el de Progreso. Su participación se evidenció aún más a finales de la década de 1880 y en el transcurso de toda la de 1890, al encargarse la misma empresa del control de los embarques de aceite y petróleo que se enviaban de los puertos estadounidenses para el consumo en México.

Del mismo modo, otra línea estadounidense, la New York, Havana & Mexican Mail Steam Ship Line, destacó por su activa participación. Iniciaba su trayecto en el puerto de Nueva York para dirigirse a La

[156] *Mexican Financial*, 18 de febrero de 1888, pp. 32-33.

Habana y después continuar a Progreso, Campeche, Laguna, Alvarado y Frontera. Otro recorrido semanal de esta empresa salía de Nueva Orleans a Veracruz, con escalas de ida y vuelta en Bagdad (pequeño puerto cercano a Matamoros), Coatzacoalcos, Tampico y Tuxpan.

Cartel de la compañía American Line.

Al mismo tiempo, la New York, Havana & Mexican Mail Steam Ship Line desarrolló en México el modelo operativo de la gran línea naviera que suponía el transporte fluvial de mercancías y pasajeros: estableció convenios con líneas como la Alexander & Sons, con sede en los números 31 y 33 de Broadway de Nueva York; tuvo representaciones en Liverpool, Londres, Hamburgo, El Havre, Bremen y Amberes; contó con una red de consignatarios en cada puerto mexicano, e incluso continuó el transporte de mercancías a partir del servicio que ya daban las líneas férreas. En efecto, desde mediados de la década de 1870, esta compañía puso en marcha un servicio de asistencia y comunicación para el envío de mercancías y pasajeros que incluía el transporte marítimo y ferroviario, además de contar con la posibilidad de enviar las mercancías consignadas por el tren que iba de Veracruz a la ciudad de México. Su flota de vapores que embarcaba en los puertos mexicanos logró acreditarse con los barcos "City of Alexandria", "City of Merida", "British Empire", "City of Washington", "City of Mexico" y "Nanking". En 1890, contará además con los vapores Vigilancia, "Seguraca", "Yumori", "Orizaba", "Yucatán", "Saratog" y "Séneca". La organización de agentes comerciales partía de Nueva York y Nueva Orleans y se vinculaba a las transacciones que realizaban como consignatarios los dueños de casas mercantiles que operaban en los puertos

mexicanos. Por tanto, la actividad marítima mercantil de esta empresa naviera se hizo patente con sus distintos consignatarios: en Progreso, Hoffmann y Domínguez; en Campeche, M. Campo Díaz; en Frontera, Bulnes Hermanos; en la ciudad de México, J.R. Cardeña y Cía.; en Veracruz, R.C. Ritter y Cía.; en Tuxpan, J.J. Thibault; en Tampico, Jolly y Cía., y en Matamoros, Gaspar A. Lynch.

New York & Cuba Mail S. S. Cº

JAMES E. WARD & Cº NEW YORK.

Los magníficos vapores correos americanos:

City of Alexanoria — Capitán J. Deaken. | City of Washington — Capitán J. W. Reynolds.
Santiago — Capitán I. B. Allen. | Saratoga — Capitán T. S. Curtis.
Niágara — Capitán S. V. Benis.

Hacen viajes semanales entre Nueva York y Veracruz, llegando los domingos y saliendo los jueves de cada semana, tocando á su regreso ÚNICAMENTE en Progreso y Habana.

Estos hermosos vapores reunen las ventajas de camarotes grandes y bien amueblados, el mejor aseo, buena comida y un servicio esmerado.

Los que deseen viajar á su gusto, sobre todo familias, hallarán en esta línea el modo más cómodo, más económico y mas salubre de llegar á su destino.

Cocina española y americana de la mejor clase. Un refrigerador con provisiones frescas encuentra al vapor de Veracruz en la Habana. A este último puerto llegarán los vapores el jueves por la mañana y los Pasajeros que deseen hacer un viaje más rápido, podrán trasbordarse inmediatamente á otro vapor de la línea, que saldrá en la tarde del mismo jueves para Nueva York, economisándose de esta manera tres días de viaje.

También admite carga

SIN TRASBORDO EN LA HABANA

á tipos módicos para los puntos siguientes: Nueva York, Londres, Liverpool, Hamburgo, Bremen, Havre, París, &c.

Igualmente se recibe plata y oro en barras ó acuñada.

Toda carga cuyo peso por cada juego de conocimientos pase de 1 tonelada de 1,000 kilos, y que se remita á la Agencia para su exportación en los vapores de la compañía, será embarcada

LIBRE DE COMISION,

cargándose únicamente los gastos de embarque.

Por más pormenores dirigirse al agente

JUAN RITTER.—Veracruz.

40 F.

Anuncio de la New York, Havana & Mexican Mail Steamship Line, noviembre de 1880.

Publicado en el *Diario Comercial*, 24 de marzo de 1889.

Desde 1881 comienza a funcionar la Compañía Morgan, con trayectos entre Veracruz y Morgan City y escala en Galveston, con rumbo final en Nueva Orleans y, a partir del vapor, "Whitney".[157] Sus vapores eran de 800 toneladas de carga y hasta de 75 pasajeros; se daba a la empresa una subvención de 300 pesos por el viaje de ida y vuelta.[158] A finales del siglo XIX, por la operación que varias compañías estadounidenses dedicadas a la extracción y comercialización de maderas preciosas, chicle, hule

[157] *El Nacional*, 23 de diciembre de 1880, p. 4.
[158] Bonilla, 1963, p. 193.

y fruta venían realizando, se ven en la necesidad de emplear vapores para sus cargamentos. A partir de entonces, en puertos como Frontera, operarán compañías navieras como la Summer Herman, que llegó a tener un fondeadero propio. También citamos la Southern Steam Ship Importing Co. para la trasportación del plátano, la Grijalva Land and Coffe Co. y otras más, que iban entre los puertos del sureste mexicano como la Tabasco, Chiapas Trading Transportation Company Veracruz, Coatzacoalcos o la Yucatán Line Steamship Company Nueva York, Progreso, Veracruz, Tampico y puertos del sur de los Estados Unidos.[159]

**HAMBURG-AMERIKANISCHE.**

PACKETFAHRT—ACTIEN—GESELLCHAFT.

***Vapores de la Mala Imperial Alemana.***

Admiten carga, á tipos módicos, para:

| | |
|---|---|
| **ALEMANIA.** | Hamburgo. Bremen. |
| **FRANCIA.** | Havre, Burdeos, París, Marsella. |
| **INGLATERRA** | Londres, Liverpool, Southampton, Grimsby, Hull. |
| **BELGICA.** | Amberes. |
| **HOLANDA.** | Amsterdam, Rotterdam |
| **ITALIA.** | Génova. |
| **AUSTRIA.** | Triest. |

Igualmente se recibe plata y oro, en barras ó acuñado.

Toda carga, cuyo peso por cada juego de conocimientos, pase de una tonelada de 1,000 kilos y que se remita á la agencia para su exportación en los vapores de la Compañía, será embarcada

**LIBRE DE COMISION,**

Cargándose únicamente los gastos de embarque, etc.

Para más pormenores, dirigirse á los agentes

*Guillermo Büsing y Cª sucesores.*

Anuncio publicitario de la Línea Naviera Hamburguesa-Americana. Publicado en el *Diario Comercial*, del 24 de marzo de 1889.

## La línea Hamburguesa Americana y sus derroteros por las costas mexicanas

El comercio exterior de México con los puertos alemanes se evidenció en gran medida gracias a la compañía naviera Mala Imperial, Alemana

[159] Tostado, 1985, p. 102.

Línea Hamburguesa Americana. Al parecer, las operaciones de esta empresa se iniciaron en 1847 en algunos puertos del Golfo de México, mediante un activo servicio quincenal con sus barcos "Corcovado", "Bavaria", "Kronprinzessin" y "Cecile". La línea recorría varios trayectos con cargamentos de 800 a 4,500 toneladas; tenía un derrotero que alcanzaba puertos europeos y estadounidenses antes de tocar los mexicanos. Después de salir de Hamburgo, hacía escala en los Países Bajos, Inglaterra y El Havre y después se dirigía a Bilbao y Santander para continuar su travesía trasatlántica a La Habana y de allí dirigirse a Veracruz y Puerto México (Coatzacoalcos). Otra de sus rutas partía de Hamburgo, hacía escala en Cádiz y finalmente se dirigía a Tampico y

Cartel de la Línea Hamburguesa Americana que anuncia sus rutas navieras a los puertos mexicanos de Veracruz, Tampico y Puerto México (Coatzacoalcos).

a Veracruz. La empresa Hamburguesa Americana también hacía viajes mensuales: saliendo de Hamburgo, recorría trayectos vía Grimsby y El Havre, para dirigirse después a Tampico y Veracruz. Su tercer recorrido salía de Amberes y El Havre en forma directa a Veracruz, Tampico y Progreso. Una ruta más partía de Nueva York y alcanzaba los puertos del Golfo de México. Desde Tampico y Progreso salían barcos hacia el mar Caribe con productos para el tráfico mercantil: tocaba Santo Tomás en las Islas Vírgenes, vía Colón en Panamá. Un ejemplo del derrotero de la Línea Hamburguesa Americana destaca en la siguiente publicidad:

> Vapores Alemanes de Hamburgo.
> Servicio entre Hamburgo, Havre y Veracruz.
> Salidas de Hamburgo el día 10 de cada mes. El día 25 de cada mes vía Havre y escalas para Veracruz.
> Salidas de Veracruz el día 23 de cada mes. El 13 de cada mes para Havre y Hamburgo vía escalas.
> Agentes Gull Busing & Co. Sucesores en Veracruz.[160]

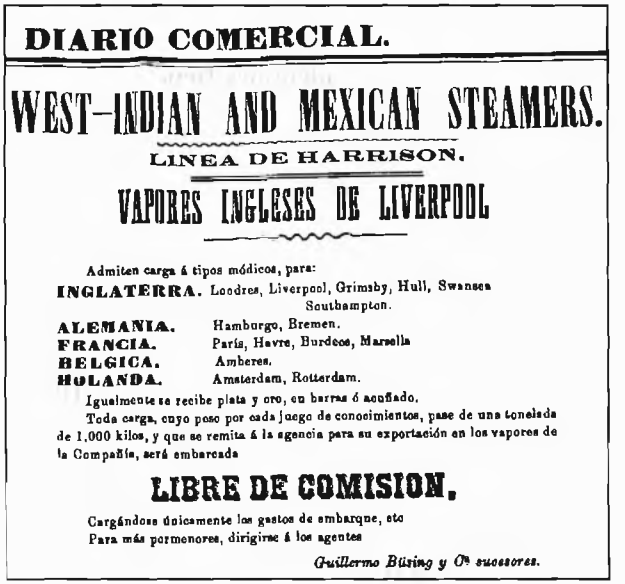
Los vínculos comerciales de esta empresa naviera alemana con los puertos del Golfo de México se fortalecieron gracias a las relaciones entre comerciantes alemanes con sus representantes españoles en el puerto de Santander, a través de sus agentes comerciales Carlos Hoppe y Cía., y, en Cádiz, con la firma Hijos de Evelio Lainz. Los consignatarios gaditanos tuvieron relaciones constantes con comerciantes establecidos en los puertos mexicanos, quienes, al mismo tiempo, actuaban como consignatarios de la línea Mala Imperial, Alemana Línea Hamburguesa Americana, cuyo representante en Veracruz era la firma Guill Bilsing y Cía. Sucesores; en la plaza mercantil de Mérida tenía como enviado al comerciante Grasemam, y en la ciudad de México, al negociante de la sociedad Christlieb y Riibke.

## Las empresas navieras británicas

Las rutas de los barcos ingleses hacia los puertos mexicanos se habían constituido durante las últimas décadas del siglo XVIII a partir del tráfico en el mar Caribe. El Imperio británico empezó a formalizar una ruta desde sus posesiones en las llamadas West Indies, a partir de las islas

[160] El anuncio fue publicado en el periódico *El Correo Español* del 27 de enero de 1895.

Barbados, Santa Lucía y Jamaica. Sus principales desembarcaderos, Kingston y Puerto Real, se convirtieron en centros fundamentales para el acopio, distribución y confluencia de los cargamentos de los buques ingleses en el Golfo de México. Esta situación se fortalecerá a partir de abril de 1825, con el tratado comercial entre México e Inglaterra, que propicia un intercambio marítimo mercantil. Por la misma época, fueron entretejiéndose otras rutas más que los barcos ingleses realizaban desde Plymouth, Londres, Liverpool y Falmouth, haciendo escala en puertos como San Juan de Puerto Rico, La Habana y el puerto libre danés de Santo Tomás, antes de dirigirse al Golfo de México. La misma compañía naviera estableció en Santo Tomás el apeadero de sus vapores que mensualmente se dirigían a Veracruz y Tampico.



DIARIO COMERCIAL.

WEST-INDIAN AND MEXICAN STEAMERS.

LINEA DE HARRISON.

VAPORES INGLESES DE LIVERPOOL

Admiten carga á tipos módicos, para:

INGLATERRA. Londres, Liverpool, Grimsby, Hull, Swansea Southampton.

ALEMANIA. Hamburgo, Bremen.

FRANCIA. París, Havre, Burdeos, Marsella

BELGICA. Amberes.

HOLANDA. Amsterdam, Rotterdam.

Igualmente se recibe plata y oro, en barras ó acuñado.

Toda carga, cuyo peso por cada juego de conocimientos, pase de una tonelada de 1.000 kilos, y que se remita á la agencia para su exportación en los vapores de la Compañía, será embarcada

LIBRE DE COMISION.

Cargándose únicamente los gastos de embarque, etc

Para más pormenores, dirigirse á los agentes

*Guillermo Büsing y Cª sucesores.*

Anuncio publicitario de la línea inglesa West Indian and Mexican Steamers.

Manuel Payno relata la manera en que operaba el puerto "que los ingleses han escogido para la estación de los vapores de la compañía de las Indias Occidentales. Cada mes se reúnen en este punto el vapor Europa, el de Chagres, el de las Islas y de Veracruz y Tampico, añadiéndose a éstos otros vapores que hacen la travesía a Nueva York, la de Puerto Cabello y Santa Marta".[161]

[161] Payno, 1988, p.19.

Una de las líneas navieras más dinámicas que arribaron a los puertos mexicanos fue la compañía inglesa The Royal West India Mail Steam Packet Company, también conocida en el ámbito portuario mexicano como el "Paquete Inglés". Ya desde 1840, había destacado por realizar, además del servicio ordinario de correos, el traslado del mercurio a las minas mexicanas; de regreso llevaba la plata mexicana partiendo de Tampico a los puertos ingleses de Londres, Liverpool y Southampton. El servicio marítimo de esta compañía, con sede en Liverpool y otras instalaciones en Southampton y Londres, se caracterizó también por tener el privilegio en los impuestos portuarios en Tampico y Veracruz y por el trato preferencial recibido en los puertos mexicanos, además de contar con servicio propio de carga y descarga de mercancías y fletes.

En otro relato, Payno subraya la gran actividad que tenía esta empresa en 1853:

> La compañía de las Indias Occidentales tiene quince vapores, la mayor parte de ellos de mil ochocientas toneladas y quinientos caballos de poder. Dos veces cada mes salen de Southampton los vapores que se reúnen en la isla de Santo Tomás y de allí uno de ellos va a Santa Marta, Cartagena, Chagres y San Juan de Nicaragua; otro recorre las Antillas, y otro viene a Veracruz y Tampico. Conducen también la correspondencia del gobierno inglés, el cual paga a la compañía un millón doscientos mil pesos cada año.[162]

No menos importante fue la compañía Mala Real Inglesa que comenzó actividades en 1841 en el Golfo de México. Sus travesías partían de Southampton, hacían escala en la isla portuguesa de Madeira y en Jamaica, para luego fondear sus barcos en Veracruz y Tampico. Otra de sus rutas partía de Southampton, hacía escala en La Habana y continuaba a Veracruz, Tampico y Progreso. De este último puerto retornaba a La Habana y pasaba por Santo Tomás y Nassau, de donde emprendía el largo retorno a Southampton. Al respecto, la *Guía de forasteros* y *repertorio de conocimientos útiles de 1855*, de Juan Nepomuceno Almonte, ofrece una noticia interesante de las rutas, el tiempo de viaje y sus destinos:

> Nueva organización de los vapores ingleses: ruta mexicana por antiguo canal de Bahama.
> Sale de Southampton para S. Tomás, haciendo 15 días, 18 horas.

[162] *Ibidem*, p. 41.

Sale de S. Tomás el 18 a mediodía, para hacer travesía de 1031 millas, con 8 o 9 millas por hora, haciendo 4 días 18 horas, y llega el 23 a las 6 de la mañana a La Habana, deteniéndose en este puerto un día.
Sale de La Habana el 24 a las 6 de la mañana para hacer la travesía de 818 millas, con 8 o 9 millas por hora, haciendo 3 días, 18 horas, y llega el 28 de a la cinco de la tarde a Veracruz, deteniéndose en este puerto una hora.
Sale el 28 a las 6 de la tarde de Veracruz, para hacer travesía de 205 millas, en 23 horas, y llega a Tampico el 29 a las 5 de la tarde, deteniéndose en este puerto 1 día 12 horas.
Sale el 30 a las 5 de la tarde de Tampico, y llega a Veracruz el día 1 a las 4 de la mañana, y se detiene en este puerto 3 días, 20 horas.
Sale de Veracruz el día 5 a las 12 del día, y llega a La Habana el 9 a las 6 de la mañana, deteniéndose en este puerto 1 día y 12 horas.

**WEST INDIA & PACIFIC S. S. C.º**

**LIMITED**

**VAPORES DE LIVERPOOL.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Andean | 2,147 toneladas. | Caribbean | 1,852 toneladas. | Jamaican | 2,009 toneladas |
| American | 1,838 » | Costa Rican | 3,257 » | Texan | 3,257 » |
| Australian | 2,498 » | Cuban | 1,334 » | Venezuelan | 1,690 » |
| Bernard Hall | 2,678 » | Floridian | 3,257 » | West Indian | 1,804 » |
| California | 1,831 » | Haytian | 2,336 » | Yucatan | 2,816 » |

Los vapores de esta acreditada Compañía harán viajes mensuales entre Liverpool y Veracruz; **la fecha de su llegada será publicada en este mismo periódico, con suficiente anticipación y EN UN AVISO ESPECIAL.**

Saldrán pocos días después de su llegada para Tampico New Orleans y Liverpool, ADMITIENDO PASAJEROS para dichos puertos.

Admiten carga á tipos módicos para los puntos siguientes.

**New-Orleans, Lóndres, Liverpool, Hamburgo, Bremen, Amberes, Havre, París, Burdeos, Swansea, &c. &c.**

Igualmente se recibe plata y oro en barras ó acuñado.

Toda carga cuyo peso por cada juego de conocimientos, pase de una tonelada de 1,000 kilo que se remita á la agencia para su exportación en los vapores de la compañía, será embarcada

**LIBRE DE COMISION,**

Cargándose únicamente los gastos de embarque, etc.

Para más pormenores dirigirse al Agente,

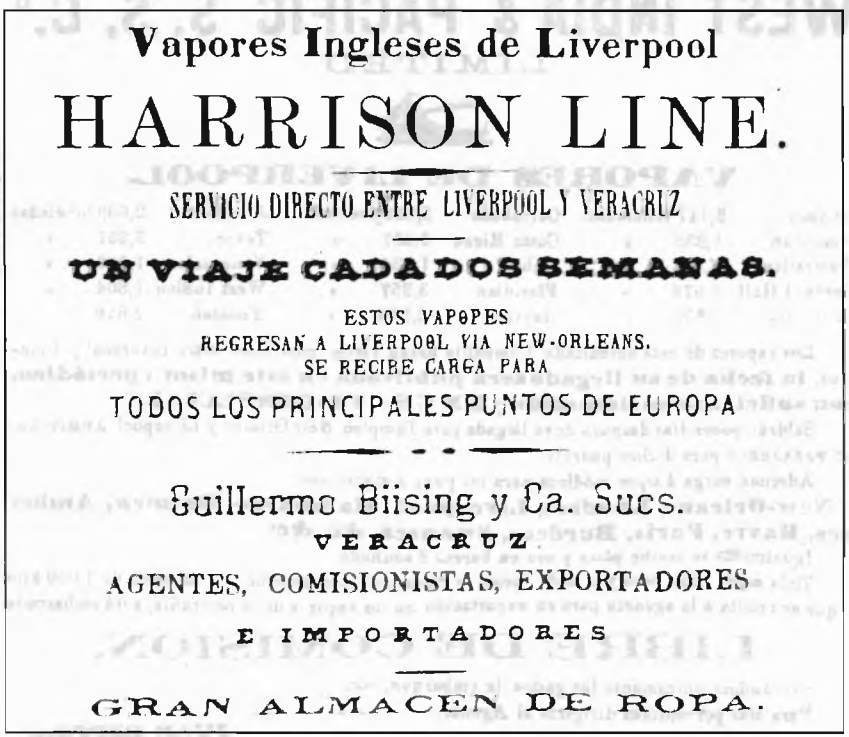
**JUAN RITTER.**

Veracruz, Mayo 3 de 1886.

Cartel publicitario aparecido en el *Diario Comercial* del 24 de marzo de 1889 de la Línea Inglesa West Indian Pacific S.S. Co., vapores de Liverpool.

Sale de La Habana el 10 a las 6 de la tarde, y llega a S. Tomás el 15 a mediodía, después de haber gastado de 42 a 43 días y recorrido 4.092 millas.[163]

El auge que adquirieron las fibras para la cordelería de los barcos y las maderas preciosas en el comercio exterior mexicano propició que la Compañía de Vapores de las Indias Occidentales y del Pacífico no cubriera ya sólo la ruta de Liverpool a Tampico y Veracruz, sino que a partir de enero de 1872 se formalizó un trayecto más que alcanzaba al puerto de Progreso, donde los barcos de la compañía naviera: "*California* y *Cuban* cargaban bultos de henequén, de cigarros y de hamacas para los puertos de Santo Domingo y Jamaica en el Caribe y para los puertos europeos de El Havre, Londres y Liverpool."[164]




Anuncio de vapores ingleses de Liverpool Harrison Line.

[163] Almonte, 1855. pp. 453-454.
[164] Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957.

También la empresa naviera The West Indies, Central and South America, and India, Vapores Ingleses de Liverpool Harrison Line (Charente Steam Ship Company, linking Liverpool with the Gulf, with México) se caracterizó por enviar carga mexicana a puertos de Europa, servicio que se extendió de 1870 a 1910, con viajes cada dos semanas a Veracruz y destino final en Nueva Orleans. Pese a que esta ruta estaba orientada básicamente al envío de algodón a Liverpool desde el sureste estadounidense, a través de Charleston, Mobile y Nueva Orleans, hay que señalar que la firma Harrison se asocia con Alfred Le Blanc y establece una línea de vapores con capitales estadounidenses e ingleses para operar en puertos mexicanos el negocio de fruta, azúcar, café y sal. Al parecer, los empresarios hicieron buen negocio en los puertos del Golfo de México con sus vapores, pues más tarde aparecen constituyendo otra firma con un socio mexicano, bajo la razón social de García & Co. La firma operó en gran parte de los puertos del Atlántico mexicano, pues pasaba por Veracruz, Tampico, Progreso, Tuxpan, Coatzacoalcos, Frontera, Laguna y Campeche, para después tocar Barbados, Santo Tomás, Trinidad, la Guayra, Puerto Cabello, Curazao, Santa María, Sabanilla, Cartagena, Puerto-Príncipe, Kingston, Colón y Nueva Orleans.[165]

La presencia de esta línea naviera en México puede verse en este anuncio: "Vapores ingleses de Liverpool Harrison Line. Servicio directo entre Liverpool y Veracruz. Un viaje cada tres semanas. Estos vapores regresan a Liverpool vía Nueva Orleans".[166]

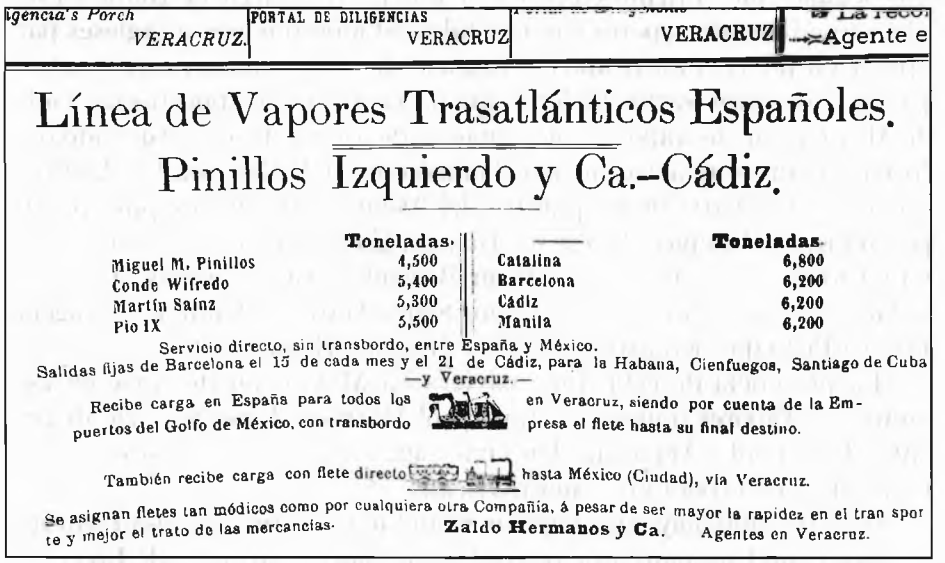
Por otro lado, hay que mencionar también a la línea inglesa Frederick Leykand and Company, que realizaba dos viajes mensuales de Liverpool a Veracruz, Tampico, Santo Tomás, Colón, Kingston, Nueva Orleans, Progreso y Coatzacoalcos, en conexión con las líneas para las Barbados, Trinidad, La Guayra, Puerto Cabello, Curazao, Santa Marta, Sabanilla y Cartagena.

## Líneas marítimas españolas en los puertos mexicanos

La trascendencia que logró el comercio marítimo de España y México en el transcurso del siglo XIX se hizo evidente a partir

[165] Hayde, 1967.
[166] Anuncio publicado en el periódico *El Correo Español* de 27 de enero de 1895.

de las actividades de varias empresas marítimas españolas. Sólo es posible entender su dinamismo en el tráfico marítimo considerando la labor que desplegaron en Cuba y Puerto Rico, que les permitió concentrar buena parte del comercio y el tráfico de pasajeros hacia los Estados Unidos y el Golfo de México. De esta forma, puertos como Cienfuegos, Santiago de Cuba y más tarde La Habana y Puerto Rico se convirtieron en los principales centros de acopio para el comercio español con el Caribe y el continente americano.


Agencia's Porch VERACRUZ. | PORTAL DE DILIGENCIAS VERACRUZ | VERACRUZ | Agente e

Línea de Vapores Trasatlánticos Españoles.

Pinillos Izquierdo y Ca.–Cádiz.

| | Toneladas. | | Toneladas. |
|---|---|---|---|
| Miguel M. Pinillos | 4,500 | Catalina | 6,800 |
| Conde Wifredo | 5,400 | Barcelona | 6,200 |
| Martín Saínz | 5,300 | Cádiz | 6,200 |
| Pio IX | 5,500 | Manila | 6,200 |

Servicio directo, sin transbordo, entre España y México.
Salidas fijas de Barcelona el 15 de cada mes y el 21 de Cádiz, para la Habana, Cienfuegos, Santiago de Cuba —y Veracruz.—

Recibe carga en España para todos los puertos del Golfo de México, con transbordo en Veracruz, siendo por cuenta de la Empresa el flete hasta su final destino.

También recibe carga con flete directo hasta México (Ciudad), vía Veracruz.

Se asignan fletes tan módicos como por cualquiera otra Compañía, á pesar de ser mayor la rapidez en el transporte y mejor el trato de las mercancías. Zaldo Hermanos y Ca. Agentes en Veracruz.

Publicidad de la Línea de Vapores Trasatlánticos Españoles. Pinillos Izquierdo y Cía.

La empresa Vapores Trasatlánticos Españoles Pinillos, Sáenz, Izquierdo y Compañía se distinguió por ofrecer servicios sin transbordos con vapores trasatlánticos y bergantines-goletas, con salidas cada 15 días de Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz y, en ocasiones, las Islas Canarias, para dirigirse a Veracruz y Tampico. También efectuaba trayectos que hacían escala en Puerto Rico, La Habana, Cienfuegos y Matanzas antes de arribar a las costas mexicanas. Los vapores con los que contaba esta empresa para viajes ocasionales eran: "Miguel M. Pinillos", "Conde Wifredo", "Martín Sainz", "Pío IX", "Catalina", "Barcelona", "Cádiz" y "Manila", que podían albergar una carga de 2,500 a 6,800 toneladas. Su agente en Veracruz era la casa comercial de Zaldo Hermanos y Cía.

La empresa naviera de capital español que tuvo un derrotero del Mediterráneo al Caribe y el Golfo de México fue Vapores Trasatlánticos de J.B. Morera y Cía. Hacía recorridos desde Barcelona y Cádiz, con escalas en Puerto Rico, Mayagüez, Ponce y La Habana, para luego entrar a las costas mexicanas con su vapor "Ponce León" a Progreso y Veracruz. Su consignatario en Cádiz era Antonio Martínez de Pinillos.

Entre las más importantes empresas navieras españolas del siglo XIX hallamos la empresa López y Compañía, cuyas operaciones comenzaron en la década de 1850; a partir de 1881 ya funcionaba con la razón social Compañía Trasatlántica Española. Su presencia en el ámbito naviero era equiparable a las grandes compañías transoceánicas, que, como las inglesas, estadounidenses, francesas y alemanas, competían abiertamente por el tráfico marítimo con una movilización de carga considerable y un transporte masivo internacional de pasajeros. Muestra de ello se halla en el servicio que prestaban varios vapores correo suyos de 3,418 toneladas de arrastre, como el "Alfonso XII". El buque contaba con servicios de primera, segunda y tercera clases y con espacio suficiente para almacenar toda clase de mercancías y manufacturas. Partía de puertos españoles, como Santander, Vigo, Barcelona y Cádiz, en los vapores "Coruña", "Ciudad Condal" y "Ciudad Cádiz".

Publicidad de la línea de vapores de Pinillos Izquierdo y Cía. anunciando su viaje directo en los puertos de La Habana, Veracruz y Tampico.

Fuente: *Carteles de barcos*. Impresos en la Imprenta de la Revista Médica Cádiz, 1886-1913, de Diego Conte Domeq.

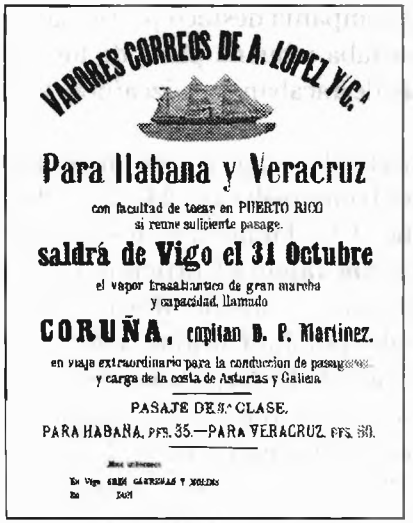
Puesto que tenía una base de operaciones en las colonias de España en el Caribe, esta compañía conformó una vasta red que abarcaba Puer-

to Rico, Santiago de Cuba, Mayagüez, Gibara, Nuevitas y La Habana; desde este último puerto, sus barcos se trasladaban primero a Sisal y Veracruz y más tarde alcanzaban otros puertos de altura de la costa atlántica mexicana. Los vapores correo de estas compañías tenían capacidad de 5,000 a 5,500 toneladas de desplazamiento. La Compañía Trasatlántica tenía agentes en los principales puertos españoles vinculados a los consignatarios establecidos en los puertos mexicanos. En Cádiz contaba con A. López y después con la viuda de Recur; en Barcelona tenía a D. Ripol; en Santander la representaba Pérez y García, y en Coruña, E. de Guarda. A finales del siglo XIX aparecen registrados en los puertos del Golfo de México los consignatarios que trabajaban con esta compañía en los siguientes puertos: en Campeche, a Domingo Diego; en Coatzacoalcos, a Guevara y Carpentier; en Frontera y San Juan Bautista, a Gonzalo Abaunza y Sucesor de Romano y Cía.; en Mérida y Progreso, a Avelino Montes; en Tampico, a José Isusi, y en Veracruz, a Gómez Hermanos. En su estudio sobre los puertos españoles en el siglo XIX, Juan Alemany ofrece datos interesantes respecto al desplazamiento que lograron los buques de la Compañía Trasatlántica: "en la década de 1850, 2,450 toneladas; en 1860, 3,660; en la de 1870, 4,345; en la de 1880, 5,520 toneladas y en la última década del siglo 5,036 toneladas".[167]

Anuncio de los Vapores Trasatlánticos de J.B. Morera y Cía., de Barcelona, que da cuenta de trayectos a los puertos de Progreso y Veracruz.

Fuente: *Carteles de Barcos*, impresos en la Imprenta de la Revista Médica Cádiz, 1866-1913, de Diego Conte Domeq.

[167] Alemany Llovera, 1991, p. 87.



Dos anuncios publicitarios de la Naviera Vapores Correos de A. López y Cía. en los que se indican viajes a los puertos mexicanos de Veracruz y Sisal.

Fuente: *Carteles de Barcos*, impresos en la Imprenta de la Revista Médica Cádiz, 1866-1913, de Diego Conte Domeq.

Un anuncio del periódico *El Pabellón Español* del 1o. de julio de 1883 decía:

> Vapores Correos Españoles de la Compañía Trasatlántica antes Antonio López y Compañía. Líneas Veracruz.
> Servicio directo entre Veracruz y Santander, con escalas en La Habana y la Coruña, sin transbordo.
> Viajes de Veracruz a Santander en 21 días.
> Salidas de Veracruz los días 9 de cada mes.
> Combinación con las líneas de vapores de Colón y de las Antillas que tienen establecida la misma compañía Trasatlántica.
> Los vapores de esta línea recibían carga para Veracruz de Santander, Cádiz, Barcelona, Málaga y La Habana, y en Veracruz para La Habana y Santander.
> Se expiden billetes de pasaje para La Habana, Santander, Cádiz y Barcelona, para Santiago de Cuba, Sabanilla y Colón.
> Salidas de Barcelona, Málaga, Cádiz y La Habana para Veracruz los días 1o., 4, 6, 10 de cada mes.
> Salidas de Veracruz y La Habana para Coruña y Santander los días 9 y 15 de cada mes.
> Para más informes dirigirse a los agentes de la compañía:
> Señores Martínez y Hermanos en Veracruz
> José T. Guerra en la capital.

Bernardo García advierte que esta compañía destacó particularmente porque en la década de 1880 transportaba a buena parte de los grupos de emigrantes españoles, entre los que destacaban los vizcaínos, los santanderinos y los gallegos.[168]

La importancia de Trasatlántica Española se aprecia en un anuncio de 1888 donde informaba que en ese año había realizado 24 viajes directos Progreso y Veracruz, nueve a Campeche, 12 a Frontera y tres a Tonalá.[169]

No menos importante fue la compañía Vapores Correos del Marqués del Campo, en particular su línea Antillas y Golfo de México. Su itinerario comenzaba en Santander y pasaba por La Coruña, Vigo y Cádiz, donde tenía como consignatario a la viuda de Recur; seguía después a los puertos caribeños y centroamericanos de Puerto Rico, La Habana, Nuevitas, Baracoa, Santiago de Cuba, Santo Domingo, Puerto Príncipe, La Guayra, Puerto Plata, Aguadilla, Ponce, Mayagüez, Santo Tomás, Kingston, Santa Marta, Barranquilla, Sabanilla, Cartagena y Colón. En los puertos mexicanos realizaba viajes constantes a Progreso, Campeche, Veracruz, Frontera de Tabasco y viceversa. El periódico *Cable Trasatlántico* del 1o. de septiembre de 1881 daba a conocer en un anuncio la nueva línea de vapores españoles:

> El concesionario es el Marqués del Campo siendo agente en La Juan A. Bances.
> [...] tres vapores de 2,500 toneladas empezaron el servicio que se compone de cuatro líneas, cuyos itinerarios son los siguientes:
> La primera saldrá de La Habana tres veces al mes haciendo escalas en Nuevitas, Gibara, Baracoa, Puerto Plata, Santo Domingo hasta San Juan de Puerto Rico y regresará al punto de partida tocando Mayagüez, Ponce, Port-au-Prince, Haití y Santiago de Cuba.
> La segunda saldrá de La Habana una vez al mes para Veracruz, haciendo escala en Progreso a la ida y vuelta.[170]

En 1883 esta misma compañía afirmaba con orgullo: "no hay compañía ni empresa marítima en España que posea 24 vapores de 1a. clase y registrados con la primera nota 100 A-1 del Lloyd inglés conforme a la cláusula 23 del contrato como los posee..."[171]

[168] García Díaz, 1992, p. 105.
[169] *Mexican Financial*, 11 de mayo de 1889, p. 174.
[170] *El Cable Trasatlántico*, 1o. de septiembre de 1881, p. 3.
[171] *El Pabellón Español*, 8 de agosto de 1883, p. 2.

En otro anuncio de los Vapores Españoles del Marqués del Campo se decía:

Viajes mensuales a Europa
El magnífico vapor español *Reina Mercedes* y su capitán Larrañaga.
Llegará a Veracruz el 22 del actual y saldrá para Progreso, La Habana, Puerto Rico y Europa el 27 del mismo. Esta línea enlaza con otras de la propiedad del mismo armador como sigue: En La Habana con la de La Habana a Nuevitas, Gibara, Baracoa, Kingston, Cartagena, Barranquilla y Colón.
En Puerto Rico con la de Puerto Rico a Mayagüez, Ponce, La Guayra, Puerto Príncipe, Santiago de Cuba y La Habana.
En Cádiz, con Burdeos a Santander, Coruña, Cádiz, Pernambuco, Bahía, Río de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso y Callao de Lima.
Para los pormenores dirigirse a los signatarios:
Zaldo Hermanos y Cía., en Veracruz
Manuel Ibáñez en la capital
Alejandro Quijano en Puebla.[172]

| *Los nombres de sus buques* | *Toneladas* |
|---|---|
| "Reina Mercedes" | 3.080 |
| "San Agustín" | 2.914 |
| "Veracruz" | 2.900 |
| "Madrid" | 2.500 |
| "México" | 2.200 |
| "Panamá" | 2.200 |
| "Ebro" | 1.509 |
| "Fe" | 1.00 |
| "Esperanza" | 1.00 |
| "Caridad" | 1.00 |

Otra empresa sobresaliente es la catalana Vapores Trasatlánticos de F. Pratts y Compañía de Barcelona. Aunque no se trataba de una gran compañía naviera, desde Barcelona, Cádiz y Canarias emprendía –con el vapor Miguel Gallart y otros barcos– trayectos trasatlánticos hasta Puerto Rico, Mayagüez, Ponce, La Habana, Santiago de Cuba, Cienfuegos, Progreso y Veracruz.

[172]*Idem.*

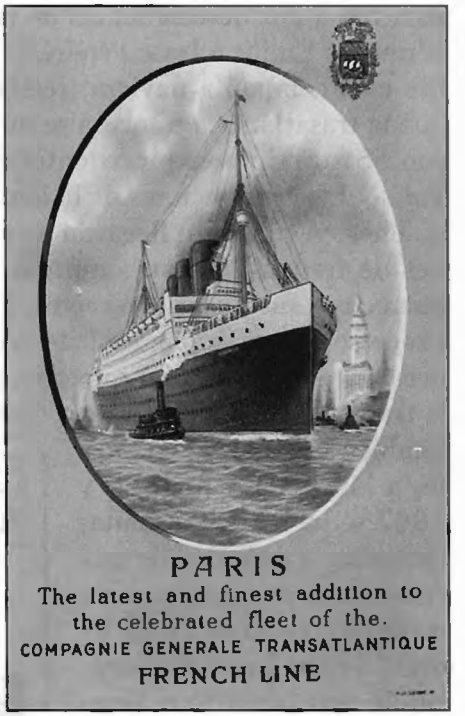
Anuncio de los Vapores Correos de la Compañía Trasatlántica.

Fuente: *Carteles de barcos*. Impresos en la Imprenta de la Revista Médica Cádiz, 1886-1913, de Diego Conte Domeq.

## Compañías francesas de navegación

La presencia de las líneas francesas en el Golfo de México no fue casual, dado que en los siglos XVIII y XIX los dueños de barcos y empresarios navieros habían desarrollado un intenso intercambio comercial en el Atlántico desde sus posesiones coloniales en las islas Guadalupe, Marigalante, Islas de Sainetes, La Desirade y Martinica. Al conformarse la nación mexicana, el intercambio mercantil con Francia se acrecienta notablemente, mientras que las embarcaciones y las líneas francesas realizarán rutas desde Burdeos, Nantes y El Havre y el intercambio marítimo a partir del río Sena y de Marsella en el Mediterráneo para dirigirse a las islas caribeñas, donde particularmente San Nazario se convirtió en punto estratégico para recibir los barcos provenientes de Europa, que de ahí continuarían hacia las costas estadounidenses, el Golfo de México y América del Sur.

Ya en 1827 se tiene registrada una línea francesa de paquetes entre Burdeos y Veracruz,[173] operando cuatro fragatas que ofrecía un servicio mensual con porte de superior andar, formados de cobre y comodidad y seguridad para los pasajeros.



Cartel de la Compagnie Générale Trasatlantique de Francia

En la década de 1860, los empresarios navieros franceses comienzan a interesarse por el comercio y el traslado de pasajeros hacia los puertos del Golfo de México. Sobresalen en 1874 las llamadas líneas de El Havre, con servicios de Progreso a El Havre, las Antillas y Venezuela. Sus barcos eran "La Fontaine" y "Sully" y su agente Francisco J. Ancona e hijos. Existen referencias de la Trasatlántica de Marsella, Compagnie Comercial de Transports a Vapeaurs Français, con el barco "Nantes", que cubría la ruta del Mediterráneo, pasando por Barcelona y Cádiz hacia el Caribe, para seguir después a los puertos del Golfo de México.

Sin embargo, la empresa francesa con mayor presencia en el Atlántico que logró competir con las principales líneas estadounidenses e inglesas fue la Compañía General Trasatlántica de Vapores-Correo Francés, que operó entre 1862 y 1910 transportando mercancías y pasajeros.

Esta empresa se inicia con la pesca del bacalao, tras la iniciativa de dos armadores de El Havre, bajo la firma Herout et Handel. Después, éstos deciden constituir una compañía de paquebotes trasatlánticos para emprender viajes principalmente a Nueva York.[174] Sin embargo, la formación de una gran compañía naviera que llegara no solamente a los puertos estadounidenses sino que cubriera el Caribe y el Golfo de México

[173] *El Águila Mexicana,* 27 de noviembre de 1827.
[174] Lanier, 1962, p. 3.

se debió a dos descendientes de israelitas establecidos en Burdeos: los hermanos Emilie e Isaac Péreire.[175] Uno de los estudios más completos sobre esta compañía naviera, realizado por Marthe Barbance, advierte que la trasatlántica francesa se fundó el 24 y el 25 de febrero de 1855, con 55 suscriptores procedentes de la banca, grandes comerciantes de París y Lyon, de sectores de la burguesía y de nobles del Imperio francés quienes en conjunto llegaron a conformar una compañía de 30 millones de francos.[176] Esta empresa es interesante porque dará especial atención a sus viajes a Veracruz, primero, y más adelante a Tampico y Progreso. Al principio, obtiene la concesión para el servicio postal; después, para intensificar el comercio; más tarde y de manera constante, para la transportación de pasajeros no solamente mexicanos o franceses, sino también españoles emigrantes a México. Entre 1862 y 1867 se incrementará notablemente la actividad de esta compañía, primero con un convenio postal el 17 de febrero de 1862 para dar servicio de San Nazario a Veracruz con escalas en La Martinica y La Habana.[177] Como señalan Desplat y Quéniuet, el surgimiento de la Compañía Trasatlántica respondió no sólo a la Revolución Industrial, sino a la multiplicación de empresas coloniales y al notable intercambio comercial.[178] En efecto, la compañía proporcionó una gran infraestructura a Napoleón para la invasión a México, mientras que

Cartel de la Companie Générale Transatlantique anunciando sus trayectos del puerto francés de San Nazario a las Antillas y México.

[175] *Ibidem*, p. 7.
[176] Barbance, 1955, p. 36.
[177] Trihan, 1991, pp. 20-22.
[178] Desplat y Quéniuet, 1993, p. 15.

durante el Imperio de Maximiliano se intensificó abiertamente la actividad comercial México-Francia. La situación se evidenció cuando se realizaron viajes quincenales de El Havre –por su cercanía con París– y Burdeos a puertos españoles, como Santander, y de ahí a las Antillas Mayores, para después dirigirse al Golfo de México. La Habana era el punto intermedio; después seguía Santo Tomás, Nueva Orleans, Galveston, Matamoros, Tampico y Veracruz; de regreso, Veracruz, La Habana, Santo Tomás y, de ahí, a San Nazario, El Havre y Burdeos.

Después vino otro periodo de alza en el tráfico marítimo México-Francia entre 1875 y 1881. Posteriormente, se presenta una baja considerable entre 1881 y 1892 –pese a que se renovó la concesión en julio de 1883– a la que siguió una mediana recuperación entre 1892 y 1900.[179]

La Compañía Trasatlántica Francesa salía de Europa hacia Veracruz el día 17 de cada mes. En su itinerario, partiendo de San Nazario, tocaba Santander, Santo Tomás, La Habana, Veracruz y viceversa. Sus agentes en México fueron E. Dubois; y en Veracruz, Nerón Hermanos, Wittenez y Cía. Desde Veracruz transportaba grana, purga, añil, tabaco en rama, mineral en plata, vainilla, cueros y zarzaparrila que se enviaban tanto a Burdeos y Marsella, como a otros puertos no menos importantes, como Liverpool, Amberes, Rotterdam, Brema y Hamburgo.[180]

Un anuncio en la prensa nacional da cuenta de las actividades marítimas de esta empresa:

> Compagnie Générale Transatlantique
> 6 Rue Auber –París
> Viajes rápidos entre Veracruz, La Habana, La Coruña, Santander y Saint Nazaire por los grandes y hermosos vapores "La Navarre" y "La Normandie".
> Camarotes de lujo, Camarotes de Familia, Camarotes de 1a. Clase, Camarotes de 2a. Clase. Terceras de preferencia. Tercera Ordinaria.
> Salida de Saint Nazaire el 21 de cada mes.
> Salida de Veracruz el 12 de cada mes.
> Pasajes de ida y vuelta valederos por un año con 25 pesos de rebaja.
> Pasajes de familia. Se concede una rebaja de 15 pesos en el pasaje de una familia.
> Niños: precios especiales.

[179] Barbance, 1955, p. 117.
[180] *El Progreso*, 14 de febrero de 1872, p. 4.

Nota: Estos vapores reciben carga para Londres, Liverpool, Amberes, Hamburgo, Havre, Saint Nazaire, Marsella y puntos del mar Mediterráneo, París, Burdeos, Santander, La Coruña, La Habana, etcétera, a tipo de fletes módicos.
Se recibe plata y oro en barras y acuñado para Londres y París.
Línea de París, Havre y Nueva York. French Line
Todos los sábados de cada semana salen del Havre para Nueva York, de Nueva York para El Havre, los lujosos y rápidos vapores: "La Touraine", "La Bourgone", "La Gascone", "La Chamagne" y "La Bregtagne".
Para informes dirigirse a los señores Lions Hermanos 1a. de Mercaderes 2 y 4. A Veracruz a los agentes de la Compañía Benito Juárez, 13 Apartado No. 11. A México E. Duntor, Agente General para la República 1a. de San Fernando, 12, Apartado No. 382.[181]

## La marina nacional y las líneas navieras de México

La constitución formal de la marina nacional en las costas del Atlántico mexicano, y la formación de compañías navieras mexicanas tuvieron varios inconvenientes para lograr presencia en el tráfico marítimo del Golfo de México, pues su creación estuvo sujeta a los vaivenes de la situación política y económica, característicos del país durante la primera mitad del siglo XIX. La insuficiencia de presupuesto público para adquirir una flotilla de barcos para la marina nacional se hizo evidente, razón por la cual el gobierno mexicano adquirió embarcaciones algunas veces en Estados Unidos y otras en los astilleros de Inglaterra. La construcción de pequeñas y medianas embarcaciones se realizó solamente en atarazanas y carracas que se erigieron en las cercanías de los puertos de Campeche, Frontera, Alvarado y Tuxpan.

El transporte naviero de particulares fue realizado por empresarios con capital suficiente para comprar barcos a los armadores estadounidenses e ingleses o arrendar temporalmente embarcaciones a compañías navieras o sostener una pequeña flotilla en el dificultoso negocio del tráfico marítimo entre los litorales veracruzano, tabasqueño y yucateco y los puertos de La Habana, Nueva Orleans y Nueva York. En consecuencia, buena parte de los grandes barcos de la marina nacional y de las embarcaciones mercantes con bandera mexicana se adquirió en el extranjero

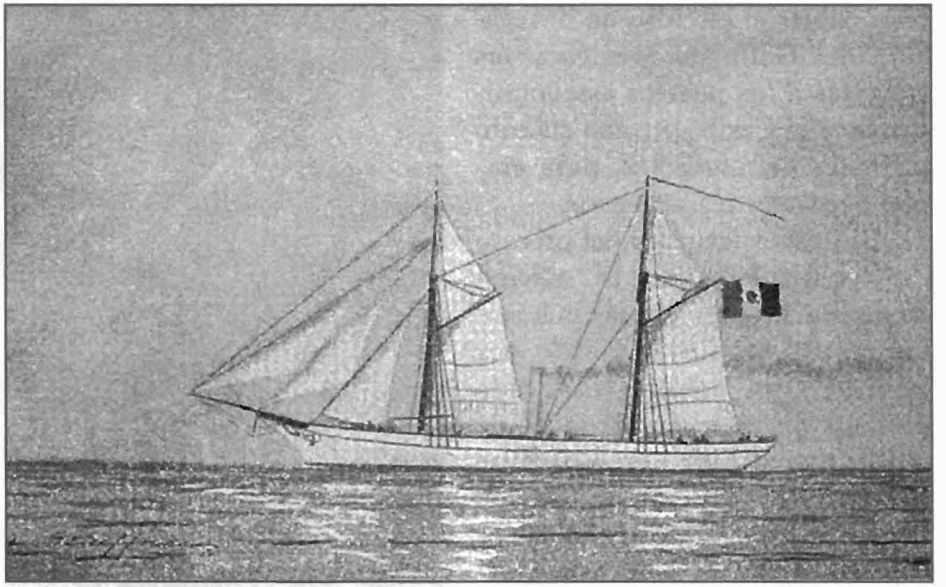
[179] La propaganda de la compañía francesa aparece en *El Correo Español*, 3 de enero de 1895, p. 4.

para cubrir el circuito de navegación del Golfo de México y las travesías a los puertos estadounidenses y el Caribe y como sucedió a finales del siglo XIX, para emprender viajes trasatlánticos.

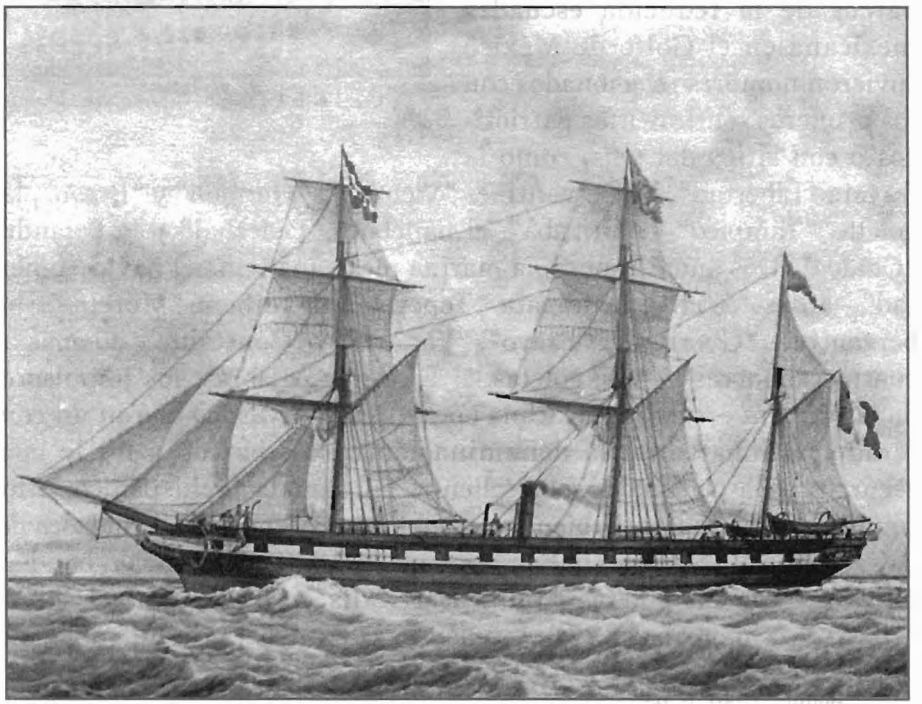
Cartel de la Compagnie Générale Transatlantique de Francia.

El primer recuento del proceso de constitución de la marina mexicana y de los buques mercantes mexicanos fue realizado por Juan de Dios Bonilla, destacado pionero de la historia naval de nuestro país. Este autor advierte que en 1823 sobresale la llamada Escuadra Imperial, constituida por la goleta "Iguala" y la corbeta "Anáhuac".[182] En octubre de 1825, los barcos de la reducida escuadra mexicana en el Golfo de México tuvieron nombres relacionados con los primeros sentimientos patrióticos o con sitios del país, como la fragata "Libertad", los bergantines "Victoria", "Hermón" y "Bravo", las goletas "Tampico" y "Orizaba", el pailebote "Pedernal" y la balandra "Chalco". Dos años después, la marina mexicana tenía el navío "Libertad" –antes "Asia"–, la fragata "Tepeyac", la corbeta "Morelos", los bergantines "Guerrero", "Bravo", "Victoria" y "Constante", además de cuatro cañoneras y siete goletas.[183] En otras palabras, los impulsores de la primera escuadra mexicana en el Golfo de México dieron un contenido nacionalista a la denominación de los barcos, para lo cual recurrieron a personajes sobresalientes del mundo prehispánico, a los caudillos insurgentes, o bien, a los nombres de puertos y ciudades del país. Otras embarcaciones que en la década de 1820 aparecen con bandera mexicana son las goletas "Santa Gertrudis" (1820), "Veracruzana" (1826) y "Dolores" (1827). Asimismo, se da cuenta de un vapor que

[182] Bonilla, 1946, p. 63.
[183] *Ibidem*, pp. 94-109.



La fragata "Libertad" que operó para lograr la rendición de la última guarnición española en 1825.



Pintura del vapor mixto francés "Avenir".

recorría la costa atlántica y los ríos tabasqueños en 1820, que perteneció al estadounidense Guillermo Brown.[184]

En la década de 1830 habrá mayor preocupación del gobierno mexicano por contar con barcos aptos para la defensa, luego del constante acoso de las escuadras extranjeras a los puertos del Golfo de México. Enrique Cárdenas, otro historiador de la marina mexicana, anota que en 1831 existían tres buques mexicanos: "Tamesí", "Marinero" y un tercero sin nombre. Acota el autor que en 1832 había dos naves más. En 1834 se registran las goletas nacionales para el litoral del Atlántico mexicano "Libre Zempoalteca", "Moctezuma", "Veracruzana", "Campechana" y "Papaloapan" y el pailebote "Amira".[185] En 1835, se podían observar barcos de bandera mexicana que teniendo una base de operaciones en determinado puerto del Golfo de México también realizaban comercio de cabotaje con otros puertos.

BARCOS MEXICANOS EN 1835

| | *Tipo de barco* | *Nombre* | *Toneladas* |
|---|---|---|---|
| En el puerto de Tampico | Goleta | "Correo" | 95 |
| | | "Océano" | 70 |
| | | "Privilegio" | 132 |
| | | "Tamesí" | 175 |
| | | "Cometa" | 119 |
| | | "Josefa" | 63 |
| | | "Pelícano" | 80 |
| En el puerto de Campeche | Bergatín | "Sancho Panza" | |

En 1837 se dio un paso significativo para la formación de la marina mercante mexicana cuando se adquirieron tres fragatas de 44 cañones, ocho corbetas de 26 cañones, y dos bergantines de 20 cañones. Durante la década de 1840, se incrementó lo que podríamos denominar marina nacional y hubo mayor participación de barcos particulares que realizaban viajes de comercio de cabotaje. En 1841, según se tiene registrado, el pailebote mercante "Margarita" realizó tareas propias de defensa de la costa mexicana del Atlántico, transportando tropas de Veracruz a Yucatán.

[184] Torres Vera, 2000, p. 72.
[185] Cárdenas, 1970, pp. 110-111.

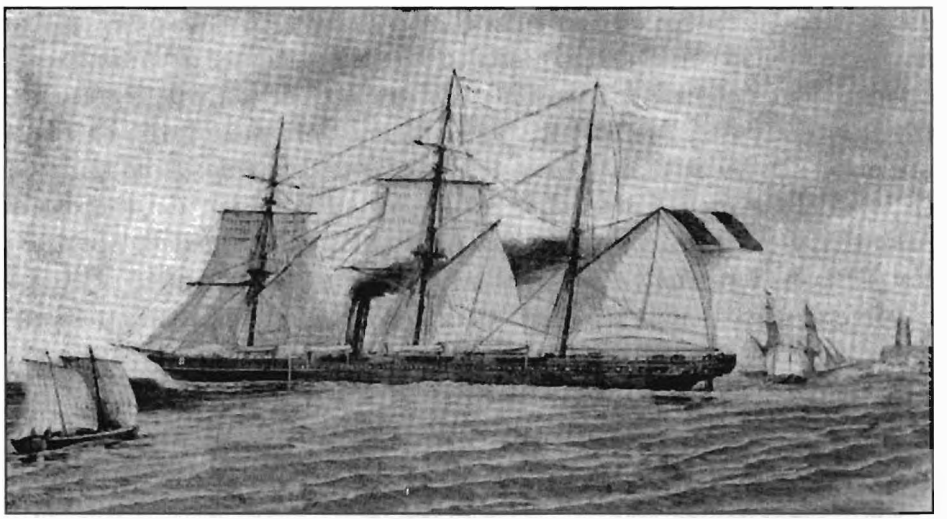
En 1844, entre los puertos de Campeche y Marsella, el bergantín-goleta "José Ferrer" fue utilizado para travesías en las costas del Atlántico y, por otra parte, se emplearon en la navegación los primeros vapores: el "Guadalupe" y el "Moctezuma".

A partir de la segunda mitad del siglo XIX, con la marina mexicana en crecimiento surge la participación de particulares en el intercambio mercantil naviero, mientras que, en enero de 1854, se emiten dos disposiciones importantes sobre el tráfico marítimo y la formación de una marina nacional. La primera disposición fijaba los términos arancelarios de las mercancías de importación y exportación y otorgaba a los buques mexicanos la concesión exclusiva para realizar el tráfico de cabotaje. La segunda establecía la organización naval en el Golfo de México, la fuerza llamada Mar del Norte, con sede en Veracruz, y aludía a la conformación de capitanías de puertos.[186] No obstante lo anterior, el avance será todavía insuficiente, pues la presencia de los barcos se limitará a vigilar el comercio de cabotaje que en los antepuertos y en los principales puertos estatales efectuaban balandros y pailebotes de bandera nacional.

Ya en la década de 1860 sobresalían barcos mexicanos de distintos tipos y capacidades en la transportación de mercancías y pasajeros, pues se podían observar en costas y ríos vapores, pailebotes, goletas, balandras y, en cantidad considerable, las activas y persistentes canoas de alijo. Así, en estos años, aparecen embarcaciones mexicanas realizando el comercio de cabotaje, como el vapor "Unión" y el pailebote "Joven Manuelito", y otras –las menos– en ruta a La Habana y Nueva Orleans, como las goletas nacionales "Jacinta", "Eduviges", "Pizarro", "Minerva" y "Esperanza".[187]

Durante el Imperio de Maximiliano de Habsburgo, algunas casas de comercio se interesaron por participar en el tráfico mercantil con embarcaciones propias. Así sucedió con el bergantín nacional "Eco" y la goleta "San Carlos", para realizar el tráfico marítimo de cabotaje del embarcadero de San Juan Bautista a los puertos de Frontera y Veracruz, en viajes de ida y vuelta. Algo similar hicieron los vapores de empresarios como José María Pasquel y Manteo, quienes cubrieron la ruta fluvial y costera del puerto de San Juan Bautista a Campeche.[188]

[186] Cárdenas de la Peña, 1970, tomo I.
[187] Bonilla, 1946, p. 150.
[188] Cárdenas de la Peña, 1970, tomo I, pp. 183-184.



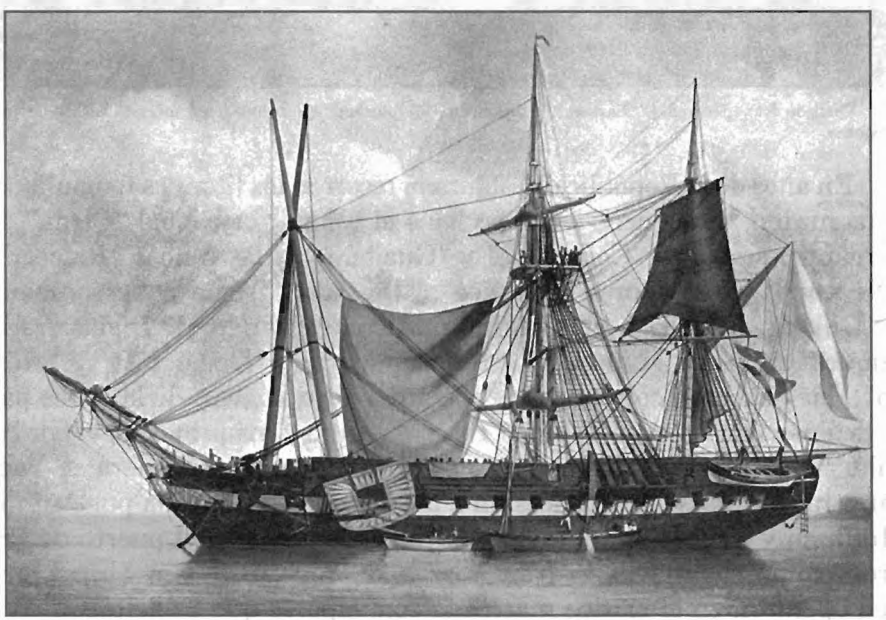
Grabado del vapor francés "Lastone", utilizado en 1862 durante la intervención francesa a la costa atlántica mexicana.

En años de la República Restaurada recorren los litorales tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño y campechano el balandro nacional "Elena", los bergantines goletas "Constante" y "Guadalupe", las canoas "Rafaela" y "Neptuno" y los vapores "Tampico", "Tabasco", "Veloz", "Veracruzana" y "Unión". En 1874, el gobierno mexicano adquiere de Inglaterra los buques cañoneros "Libertad", "Independencia", "Demócrata" y "México", que contaron con todos los adelantos tecnológicos de la época para la defensa naval, luego de tener casco de acero y máquinas de vapor con calderas escocesas.[189] También se conforma una línea naviera en Yucatán, tras otorgarse una concesión a la sociedad constituida por Antonio Hoffman y Urquía, quienes habían figurado antes en el puerto de Progreso como agentes de la New York and Mexican Steam Ship Line y que operaron en el tráfico marítimo con vapores que transitaban entre La Habana y Veracruz y hacían trayectos eventuales a Frontera.[190]

La década de 1880 será crucial para la formación de compañías navieras en los puertos del Golfo de México. La casa mercantil Bulnes Hermanos, de origen español es, sin duda, de las precursoras sobresalientes en la promoción del tráfico naviero desde el sureste mexicano. Realizó tal actividad a partir de su propio negocio de exportación de maderas preciosas y de las actividades comerciales que en un principio desplegó

[189] Bonilla, 1946, p. 148.
[190] Frías Bobadilla y Frías Bobadilla, 1957, p. 114.

desde el embarcadero de San Juan Bautista. Su incursión en el tráfico naviero se inició con el arrendamiento de embarcaciones de la compañía estadounidense Alexander, para hacer el trayecto de ida y de regreso entre Frontera y San Juan Bautista. La firma Bulnes no tardó en tener presencia significativa no sólo en los puertos tabasqueños, sino también en Isla del Carmen, Campeche, Sisal y Progreso, al sur del litoral del Atlántico y, al norte, con recorridos mensuales hacia Bagdad, Matamoros, Tuxpan, Veracruz y Coatzacoalcos. Esta compañía primero se dedicó al comercio de cabotaje y al poco tiempo al comercio de altura, operando principalmente Veracruz por la trascendencia que logró éste frente a los demás puertos del Golfo de México.



Pintura de la fragata "Pomone".

Por otra parte, se estima que hacia 1886 la compañía Bulnes tenía en servicio los vapores "Ibero", "Frontera" y "Campeche", los cuales contaban con casco de acero, máquinas de triple expansión y tenían capacidad de 250 toneladas para el servicio de carga y pasajeros.

La compañía Romano y Berritiaga fue otra empresa naviera que se estableció a principios de la década de 1880 en Frontera; con los vapores "Veracruz" y "Tabasco", recorría el río Grijalva hasta las aguas del golfo

de México. Este trayecto constituye el antecedente inmediato de lo que esta empresa, conocida como Compañía Mexicana de Navegación, formaría al poco tiempo, manteniendo su presencia de 1882 a 1910.[191]

Propaganda de la línea naviera mexicana Vapores del Golfo, anunciando los recorridos a los puertos de Alvarado y Tlacotalpan.

La Compañía Mexicana de Navegación, cuyas oficinas centrales estaban en el puerto de Veracruz, cubría además los trayectos de cabotaje de la costa veracruzana con los vapores "Tenoya" y "Egipantla" por el río Papaloapan, tocando Alvarado y Tlacotalpan y otros puertos internacionales en el sur de los Estados Unidos, como Nueva Orleans, uno de los más concurridos por los barcos mexicanos. Hacia finales del siglo XIX, esta empresa contaba con 11 buques de pabellón tricolor, tres de los cuales tenían capacidad de almacenaje de 4,000 toneladas y hacían viajes trasatlánticos de Veracruz a Liverpool, con escalas en El Havre y Santander.[192]

En cuanto a la marina nacional, en 1891 se decide la construcción, en los astilleros de Forges et Chantier de la Mediterranée, del barco mixto (de vela y vapor) "Zaragoza" que, además de servir para la defensa de las aguas territorriales, se utilizará como buque escuela para los

[191] De Vos, 1988, p. 115.
[192] Bonilla, 1946, p. 195.

marinos mexicanos.[193] En 1893 también se adquirieron el vapor mercante "Oaxaca", con triple expansión, y el velero "Yucatán", construido en Inglaterra.[194]

Finalmente, en la década de 1890 concurren al tráfico marítimo del Golfo de México otras empresas navieras mexicanas, como la Compañía Nacional Mexicana, y algunas más con capitales estadounidenses, como la Mexican Central Railway Co. Ltd., que contó con los barcos "Orianda", de 76 toneladas, y "Tampico", de 67 toneladas; la Mexican Government Veracruz, con sus barcos "Donato Guerra", de 400 toneladas, y "Yucatán", de 493 toneladas, y la Mexican Internacional Pacific & Gulf of California S.S. Co.

[193] Orozco, 1999, pp. 6-11.
[194] Bonilla, 1963, p. 293.

# Anexo

## BARCOS DE LAS LÍNEAS NAVIERAS ESTADOUNIDENSES, EUROPEAS Y MEXICANAS

| | |
|---|---|
| 1870 | New York and Mexican Mail Steam Ship Line<br>Barcos en la década de 1870 |
| | "City of Havana"<br>"City of New York"<br>"Cleopatra"<br>"City of Merida"<br>"City of Mexico"<br>"Cuba" |

## BARCOS DE LAS LÍNEAS NAVIERAS EUROPEAS, ESTADOUNIDENSES Y MEXICANAS

| | | *Nombre del barco* | *Toneladas* |
|---|---|---|---|
| 1880 | Hamburg Sud Amerikaanshe Dampfschiftte Last Gesellschaft Hamburg | | |
| | | "Argentina" | 1,414 |
| | | "Bahai" | 1,413 |
| | | "Buenos Aires" | 1,348 |
| | | "Cossiensts" | 1,319 |
| | | "Hamburg" | 1,284 |
| | | "Montevideo" | 1,476 |
| | | "Paranagua" | 1,291 |
| | | "Petrópolis" | 1,495 |
| | | "Río" | 1,001 |
| | | "Rosario" | s/d |
| | | "Santo" | 1,610 |
| | | "Valparaíso" | 1,543 |
| 1898 | Hamburg SudAmerikaanshe Dampfschiftte Last Gesellschaft Hamburg | | |
| | | "Adtia" | 3,501 |
| | | "Alessia" | 3,533 |

(*Continuación*)

| *Nombre del barco* | *Toneladas* |
|---|---|
| "Alemania" | 1,156 |
| "Ambsia" | 3,526 |
| "Andalucía" | 3,499 |
| "Arabia" | 3,526 |
| "Aragonia" | 3,531 |
| "Arcadia" | 3,481 |
| "Armenia" | 3,500 |
| "Ascanio" | 1,294 |
| "Assyria" | s/d |
| "Asturia" | 340 |
| "Auguste-Victoria" | 3,568 |
| "Australia" | 1,381 |
| "Belgia" | s/d |
| "Blankenee" | 232 |
| "Bohemia" | 2,192 |
| "Bolivia" | 1,704 |
| "Brasilia" | 7,157 |
| "Brunshausen" | 17 |
| "Bulgasir" | 6,550 |
| "Calabria" | 1,930 |
| "Canadá" | 1,528 |
| "Castilla" | 1,870 |
| "Ceres" | 2,663 |
| "Chetuskia" | 2,097 |
| "Christiana" | 1,775 |
| "Constancia" | 1,928 |
| "Crotia" | 1,261 |
| "Dalecastia" | 1,251 |
| "Evato" | 2,377 |
| "Export" | 35 |
| "Flandria" | 1,287 |
| "Francia" | 1,333 |
| "Fürst Bismarck" | 3,226 |
| "Galicia" | 1,834 |
| "Georgia" | 2,022 |
| "Gerda" | 2,052 |
| "Gothia" | 1,494 |
| "Hansa" | 342 |
| "Helvetia" | 1,814 |
| "Hereynia" | 1,697 |
| "Hispania" | 1,618 |
| "Hungaria" | 1,240 |
| "Italia" | 2,263 |
| "Ktiembild" | 1,622 |
| "Markomannia" | 2,131 |
| "Moravia" | 2,335 |
| "Palatia" | 427 |

| | | |
|---|---|---|
| | "Patria" | 4,245 |
| | "Pennsylvania" | 7,861 |
| | "Phoenicia" | 4,337 |
| | "Polaria" | 1,976 |
| | "Polynesia" | 1,388 |
| | "Pretoria" | 8,139 |
| | "Rhenania" | 1,156 |
| | "Russia" | 3,104 |
| | "Sardinia" | 2,600 |
| | "Scandia" | 2,510 |
| | "Sootin" | 1,629 |
| | "Sicilia" | 1,864 |
| | "Stade" | 14 |
| | "Sytic" | 2,600 |
| | "Valdivia" | 1,372 |
| | "Valencia" | 1,394 |
| | "Valesia" | 1,466 |
| | "Venetia" | 1,798 |
| | "Virginia" | 1,801 |
| | "Wallz" | 3,138 |
| 1880 Royal Mail Steam Packet Co. Dirección: 18 Morgate Street, Londres, E.C. | | |
| | "Avon" | 1,417 |
| | "Belize" | 500 |
| | "Dee" | 1,208 |
| | "Derwent" | 1,605 |
| | "Don" | 2,406 |
| | "Douro" | 1,804 |
| | "Erdet" | 1,018 |
| | "Elbe" | 1,773 |
| | "Essequibo" | 1,341 |
| | "Guadiana" | 1,597 |
| | "Humber" | 1,528 |
| | "Lasne" | 1,068 |
| | "Medway" | 2,553 |
| | "Minko" | 1,491 |
| | "Mondego" | 1,540 |
| | "Moselle" | 1,093 |
| | "Neva" | 1,774 |
| | "Nile" | 1,889 |
| | "Para" | 2,406 |
| | "Severn" | 119 |
| | "Solent" | 1,206 |
| | "Tagus" | 1,892 |
| | "Tamar" | 1,881 |
| | "Trent" | 1,874 |
| | Total 24 barcos | |
| 1880 Harrison, T&J Dirección: Meney Chambers, Liverpool | | |
| | "Alice" | 889 |
| | "Architect" | 1,236 |

(*Continuación*)

| | *Nombre del barco* | *Toneladas* |
|---|---|---|
| | "Artist" | 885 |
| | "Chancellov" | 1,329 |
| | "Chrgsolite" | 478 |
| | "Cognac" | 376 |
| | "Commander" | 1,039 |
| | "Counsellov" | 1,456 |
| | "Discoveret" | 1,445 |
| | "Engineet" | 1,743 |
| | "Explorer" | 1,298 |
| | "Governov" | 1,717 |
| | "Historian" | 1,202 |
| | "Inventor" | 1,536 |
| | "Legislator" | 1,375 |
| | "Mariner" | 917 |
| | "Medicator" | 1,305 |
| | "Merchant" | 896 |
| | "Orator" | 850 |
| | "Professor" | 1,697 |
| | "Senator" | 1,695 |
| | "Statesman" | 1,220 |
| | "Wassior" | 997 |
| 1880 Harrison, T. & Co. Dirección: 11 Orange Coutt, Liverpool | | |
| | "Balogun" | 182 |
| | "Belle of Benin" | 285 |
| | "Calabar" | 305 |
| | "Eboe" | 305 |
| | "Grijalva" | 296 |
| | "Loke Bruce" | 310 |
| | "Moctezuma" | 326 |
| | "Strathearn" | 247 |
| 1898 Royal Mail Steam Packet Co. | | |
| | "Atrato" | 3,069 |
| | "Avon" | 1,417 |
| | "Clyde" | 3,377 |
| | "Danube" | 3,425 |
| | "Dee" | 1,153 |
| | "Derwent" | 1,479 |
| | "Don" | 2,311 |
| | "Ebro" | 2,166 |
| | "Eden" | 1,374 |
| | "Elbe" | 1,779 |
| | "Esk" | 1,374 |
| | "Essequibo" | 1,317 |
| | "La Plata" | 2,166 |
| | "Lasne" | 1,068 |

| | | |
|---|---|---|
| | "Magdalena" | 3,066 |
| | "Medway" | 2,250 |
| | "Minho" | 2»166 |
| | "Nile" | 1,889 |
| | "Orinoco" | 2,483 |
| | "Para" | 2,295 |
| | "Solent" | 1,206 |
| | "Spey" | 224 |
| | "Taw" | 72 |
| | "Thames" | 3,369 |
| | "Wear" | 71 |
| 1880 Pinillos, A.M. Cádiz | | |
| | "Apolo" | 1,317 |
| 1880 Miguel M. Pinillos | | |
| | "Conde Wilfredo" | |
| | "Martín Sainz" | |
| | "Pío IX" | |
| | "Catalina Barcelona" | |
| | "Cádiz" | |
| | "Manila" | |
| 1880 López, M. Rivadeo | | |
| | "Manolo" | 398 |
| 1880 López, A. & Co. Cádiz y Barcelona | | |
| | "A. López" | 1,371 |
| | "Alfonso XIII" | 1,982 |
| | "Ciudad Condal" | 1,751 |
| | "Ciudad de Cádiz" | 1,844 |
| | "Comillas" | 1,383 |
| | "Coruña" | 1,253 |
| | "España" | 1,333 |
| | "Gijón" | 1,253 |
| | "Guipúzcoa" | 1,377 |
| | "Habana" | 1,766 |
| | "Isla de Puerto Rico" | 1,104 |
| | "Méndez Núñez" | 1,501 |
| | "Pasages" | 538 |
| | "Santander" | 1,504 |
| 1880 Campo, Marqués de Madrid | | |
| | "Asia" | 1,890 |
| | "Aurrera" | 1,615 |
| | "Barcelona" | 1,662 |
| | "España" | 1,734 |
| | "León XIII" | 1,359 |
| | "Magallanes" | 1,614 |
| | "Manila" | 1,704 |
| | "México" | 1,359 |
| | "Ordóñez" | 56 |
| | "Panamá" | 1,317 |

(*Continuación*)

| | *Nombre del barco* | *Toneladas* |
|---|---|---|
| | "Reina Mercedes" | 1,993 |
| | "Romeo" | 248 |
| | "Cervantes" | 56 |
| | "Valencia" | 1,594 |
| | "Veracruz" | 1,890 |
| 1890 Campo, Marqués de Madrid (Vapores Correos Marqués del Campo) Madrid | | |
| | "Asia" | 1,890 |
| | "Barcelona" | 1,662 |
| | "Ebro" | 1,025 |
| | "España" | 1,734 |
| | "Esperanza" | 408 |
| | "Fe" | 188 |
| | "Julieta" | 312 |
| | "Madrid" | 2,500 |
| | "Leon XIII" | 1,359 |
| | "Magallanes" | 1,614 |
| | "Manila" | 1,704 |
| | "México" | 1,359 |
| | "Ordóñez" | 56 |
| | "Panamá" | 1,317 |
| | "Reina Mercedes" | 1,993 |
| | "Romeo" | 248 |
| | "San Agustín" | 1,895 |
| | "Santo Domingo" | 1,856 |
| | "Cervantes" | 56 |
| | "Tutia" | 1,720 |
| | "Valencia" | 1,594 |
| | "Venezuela" | 1,541 |
| | "Veracruz" | 1,898 |
| | "Vinuelas" | 1,951 |
| 1898 Compañía Trasatlántica Cádiz y Barcelona | | |
| | "Alfonso XII" | 3,418 |
| | "Alfonso XIII" | 3,595 |
| | "Alicante" | 2,865 |
| | "Antonio López" | 2,238 |
| | "Buenos Aires" | 3,765 |
| | "Cataluña" | 2,247 |
| | "Ciudad Condal" | 1,751 |
| | "Ciudad de Cádiz" | 1,844 |
| | "Colón" | 3,935 |
| | "Columbia" | 2,299 |
| | "Covadonga" | 3,523 |
| | "Don Álvaro de Bazán" | 2,898 |
| | "Fernando Po" | 151 |
| | "Habana" | 1,573 |

| | |
|---|---|
| "Isla de Luzón" | 2,580 |
| "Isla de Mindanao" | 3,036 |
| "Isla de Panny" | 2,460 |
| "Joaquín Pielago" | 390 |
| "Lutache" | 1,009 |
| "León XIII" | 3,950 |
| "Manuel L. Villaverde" | 951 |
| "México" | 1,366 |
| "Mogador" | 323 |
| "Monserrat" | 2,306 |
| "Montevideo" | 3,673 |
| "Normannia" | 3,054 |
| "P. de Satrustegui" | 3,090 |
| "Panamá" | 1,347 |
| "Rabat" | 514 |
| "Reina Ma. Cristina" | 3,634 |
| "Reina Mercedes" | 2,074 |
| "San Agustín" | 1,554 |
| "San Francisco" | 1,672 |
| "San Ignacio de Loyola" | 2,299 |
| "Santo Domingo" | 1,924 |

1880 Compagnie Générale Transatlántique
Dirección: número 4, Rue de la Paix, París.

| | |
|---|---|
| "Alexandre Bixio" | 1,494 |
| "Amerique" | 3,118 |
| "Caldera" | 512 |
| "Canadá" | 2,601 |
| "Caraibe" | 366 |
| "Caravelle" | 407 |
| "Colombie" | 1,115 |
| "Désirade" | 758 |
| "Ferdinand de Lesseps" | 1,730 |
| "Flachat" | 1,495 |
| "France" | 3,161 |
| "Guadeloupe" | 932 |
| "Guyane" | 529 |
| "Labrador" | 3,136 |
| "Lafayette" | 1,190 |
| "Manoubia" | 672 |
| "Martinique" | 900 |
| "Olinde Rodrigues" | 2,013 |
| "Péreire" | 1,755 |
| "Provencia" | 1,097 |
| "Saint Dominique" | 2,488 |
| "Saint Simon" | 1,987 |
| "Salvador" | 637 |
| "Ville de Bordeaux" | 1,760 |
| "Ville de Brest" | 1,723 |
| "Ville Marseille" | 1,720 |
| "Ville de París" | 1,808 |
| "Ville de St. Nazarie" | 1,755 |

(*Continuación*)

| | *Nombre del barco* | *Toneladas* |
|---|---|---|
| | "Ville de Tanger" | 672 |
| | "Washington" | 2,901 |
| 1898 Compagnie Générale Transatlántique Rue Auber 6, París, Francia; y 36, Leadenhall Sveet, Londres. | | |
| | "Abdet Kader" | 763 |
| | "Afuique" | 631 |
| | "Ajacceo" | 638 |
| | "Alexandre Bixio" | 1,239 |
| | "Alice" | 492 |
| | "Athtete" | 3 |
| | "Bastia" | 636 |
| | "Canadá" | 1,993 |
| | "Colombie" | 437 |
| | "Destradee" | 744 |
| | "Dragut" | 259 |
| | "Duc de Bragame" | 786 |
| | "Eugene Pereire" | 711 |
| | "Ferdinand de Lesseps" | 1,541 |
| | "Fournel" | 1,206 |
| | "France" | 2,333 |
| | "Général Chanz" | 721 |
| | "Isacc Péreire" | 768 |
| | "Klebet" | 804 |
| | "La Bourgogne" | 2,907 |
| | "La Bretagne" | 2,511 |
| | "La Campagne" | 2527 |
| | "La Corse" | 623 |
| | "La Gascogne" | 2,889 |
| | "La Navarre" | 2,469 |
| | "La Normandie" | 2,675 |
| | "La Toutaine" | 2,881 |
| | "Labrador" | 2,375 |
| | "Lafayette" | 1,275 |
| | "Le Calvados" | 779 |
| | "Le Gavel" | 779 |
| | "Le Moribihan" | 498 |
| | "Le Tarn" | 779 |
| | "Lou Cettori" | 623 |
| | "Malvina" | 614 |
| | "Manoubia" | 553 |
| | "Maré chal Bugeaud" | 680 |
| | "Neoïse" | 702 |
| | "Mustapha Ben Ismail" | 255 |
| | "Olinde Rodrigues" | 1,676 |
| | "Saint Agustin" | 794 |

| | |
|---|---|
| "Saint Dominique" | 491 |
| "Saint German" | 1,873 |
| "Saint Laurent" | 1,727 |
| "Saint Simon" | 1,628 |
| "Salvador" | 407 |
| "Titan" | 348 |
| "Venezuela" | 499 |
| "Versalles" | 1,875 |
| "Ville d'Alger" | 660 |
| "Ville d'Oran" | 868 |
| "Ville de Barcelona" | 810 |
| "Ville de Bóne" | 814 |
| "Ville de Bordeaux" | 1,089 |
| "Ville de Brest" | 1,105 |
| "Ville de Madrid" | 806 |
| "Ville Marseille" | 1,720 |
| "Ville de Napoles" | 836 |
| "Ville de Tanger" | 564 |
| "Ville de Tunis" | 925 |
| "Washington" | 1,529 |

## VAPORES DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE NAVEGACIÓN[195]

Década de 1880
- "Hidalgo"
- "José Romano"
- "Yucatán"
- "Fénix"
- "Puebla"
- "Sinaloa"
- "Oaxaca"
- "Tabasqueño"
- "Tehuantepec"
- "Tamaulipas"
- "México"
- "Coahuila"
- "Jalisco"

Década de 1890
- "Almirante"
- "Papaloapan"
- "Benito Juárez"
- "Porfirio Díaz"
- "Cometa"

[195]*El Nacional*, 2 de abril de 1881, p.2.

## VAPORES DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE NAVEGACIÓN

| | | |
|---|---|---|
| Década de 1900 | | |
| | "Sonora" | "México" |
| | "Oaxaca" | "José Romano" |
| | "Puebla" | "Benito Juárez" |
| | "Tamaulipas" | "Porfirio Díaz" |
| | "Hidalgo" | "Tabasqueño" |
| | "Yucatán" | "Campeche" |
| | "Tehuantepec" | "Sofía" |
| | "Cometa" | |

Fuente: Guía oficial de los ferrocarriles y vapores mexicanos, vol. v, núm. 7, México, 1903.

## VAPORES DE LA COMPAÑÍA MEXICANA DE NAVEGACIÓN*

| | | |
|---|---|---|
| Década de 1900 | | |
| | "Sonora" | "México" |
| | "Oaxaca" | "José Romano" |
| | "Puebla" | "Benito Juárez" |
| | "Tamaulipas" | "Porfirio Díaz" |
| | "Hidalgo" | "Tabasqueño" |
| | "Yucatán" | "Campeche" |
| | "Tehuantepec" | "Sofía" |
| | "Cometa" | |

*Fuente: Guía Oficial de los ferrocarriles y vapores mexicanos, vol. V, núm. 7, México, 1903.

# Glosario de términos*

*Abrigo*. Sitio que permite a los distintos barcos tener una protección de los fuertes vientos y el mal tiempo.

*Aduana marítima*. Oficina pública, establecida generalmente en los puertos de altura de las costas o fluviales, cuyo propósito era realizar el registro del tráfico internacional, los géneros y mercaderías que se importaban o exportaban, así como cobrar los derechos que adeudan.

*Albufera*. Laguna litoral, en costa baja, de agua salina o ligeramente salobre, separada del mar por un cordón de arena.

*Barlovento*. Parte o dirección de donde viene el viento con respecto a un buque, objeto o lugar. Algo que viene del lado de la dirección del viento.

*Barra*. Serie de bancos, generalmente de fango o arena, que se forman en la desembocadura de los ríos, muchos de los cuales impiden la navegación durante la marea baja.

*Bergantín*. Velero de dos palos, trinquete y mayor, formado por palo macho y dos masteleros, aparejando velas cuadra en ambos.

*Bergantín goleta*. Velero de dos o más palos cuyo trinquete es de bergantín y los demás palos son de goleta.

*Boca*. Extensión de mar comprendida entre el morro de dos escolleras, costa y escolleras o entre islas o partes de la costa que forman la entrada de un puerto o río.

*Bongo*. Embarcación grande de fondo plano que se utiliza para el transporte fluvial.

*Braza*. Nombre de dos cabos iguales, firmes cada uno en un penol de la verga, y sirve para orientarle.

*Cachamerín*. Embarcación chica de dos palos, con velas al tercio.

*Calado*. Profundidad media de un río navegable, puerto o fondeadero. Distancia vertical desde la quilla hasta la superficie del agua.

*Los distintos términos del glosario fueron obtenidos del *Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española*, Madrid, España, 2001; y del *Diccionario Marítimo* de Julián Amich, Editorial Juventud, Barcelona, 1998.

*Canal*. Parte más profunda y limpia en la entrada del puerto y a lo largo de los ríos navegables.

*Canoa*. Embarcación menor y ligera de poca manga, enteriza y sin quilla, con remeros en punta.

*Cayuco*. Canoa muy pequeña, hecha de un tronco de árbol, tripulada por un solo individuo.

*Clíper*. Nombre inglés admitido internacionalmente para designar un velero de gran tonelaje, mucho aparejo, casco fino y, por tanto, de mucho andar.

*Comercio de altura*. El que realizaban los puertos que contaban con aduana marítima para dar cabida al tráfico mercantil de importación y exportación. Los puertos que en el siglo XIX fueron asignados con la categoría de altura fueron Veracruz, Matamoros, Tampico, Frontera, Isla del Carmen, Campeche y Progreso.

*Comercio de cabotaje*. Se refiere al intercambio de mercancías y productos de tierra adentro entre los puertos de una nación.

*Corbeta*. Embarcación con tres palos y vela cuadrada, semejante a la fragata, aunque más pequeña.

*Dióptrico*. Instrumento óptico geométrico y astronómico para medir alturas, profundidades y distancias.

*Escota*. Cabo o cuerda que sirve para cazar las velas.

*Faro*. Torre alta en las costas, con luz en su parte superior para que durante la noche sirva de señal a los navegantes.

*Felucho*. Embarcación menor, con un solo palo inclinado hacia proa, en la cual se larga una vela latina. Los mayores, que se destinan al cabotaje, tienen una pequeña mesana, para la cangreja, y a proa un botalón para el foque.

*Flota*. Conjunto de barcos mercantes o de guerra de una nación. También conjunto de barcos de una determinada compañía naviera.

*Fragata*. Buque de vela de tres o más palos machos con masteleros y velas cruz en todos ellos. La fragata era el velero de mayor porte ya que por el número de tripulantes que necesita y la complejidad de su maniobra, solamente es propio de cascos grandes.

*Goleta*. Velero de dos o tres palos con velas cangrejas, aunque algunas llevan en el trinquete y mayor vergas para juanetes y gavias. La goleta solamente lleva un mastelero.

*Golfo*. Curva de mar que se interna en la tierra y que es de tanta extensión que las costas no se divisan desde un mismo punto. Puede considerársele también una bahía de grandes dimensiones.

*Jabeque*. Embarcación de origen árabe de características tan marineras que ha sobrevivido sin grandes modificaciones durante siglos enteros. El jabeque típico, de tres palos con velas latinas y remos, fue muy empleado en el siglo XIX como embarcación de cabotaje.

*Jabí*. Árbol de Campeche y Yucatán cuya madera se caracteriza por ser muy dura y resistente para la construcción de piezas pequeñas de los barcos.

*Jarcería*. Las distintas partes en que está constituida la cabullería del buque o conjunto de todos los cabos y cuerdas que sirven para sostener la arboladura y maniobrar las velas.

*Litoral*. Espacio comprendido entre la costa y los terrenos próximos a un océano.

*Marina*. El conjunto de pueblos y comarcas a lo largo de la costa. Se dice también del grupo de hombres especializados y buques que se emplean en la navegación comercial y pesca marítima.

*Médano*. Montón de arena casi a flor de agua.

*Místico*. Embarcación de dos o tres palos y de aparejo parecido al latino, diferenciándose de éste en que sus palos mayor y trinquete eran inclinados hacia popa, y en que el palo trinquete era más grueso que el mayor. La travesía de Europa a América llegó a realizarse en este tipo de embarcación.

*Navío*. Nombre que antiguamente se le daba a cualquier embarcación. Después sirvió para designar exclusivamente a las embarcaciones de un porte superior a quinientas toneladas, especialmente las de guerra.

*Pailebote*. Adaptación castellana de las palabras inglesas *pilot's boat*, es decir, embarcación de práctico. Se aplica a los veleros de dos o más palos, con velas cangrejas. El pailebote tenía la ventaja de su limitadísima tripulación, pues, en cuanto a marineros, bastaba un hombre por palo.

*Polcra*. Embarcación de cruz de mediano tonelaje, con dos palos sin cofas ni crucetas y con velamen semejante a los vergantines redondos.

*Práctico*. El hombre de mar conocedor de todas las marcas y detalles de determinado espacio de costa, encargado de dirigir las entradas y salidas de las embarcaciones de un puerto. Los prácticos de cada puerto forman una corporación y cobran sus ingresos de todos los buques que entran y salen de puerto, en tarifas diferentes, según sean nacionales o extranjeros.

*Sotavento*. Parte opuesta de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinados

*Trasatlántico*. Embarcación de grandes dimensiones destinada a hacer viajes de pasajeros atravesando un océano o mar. Algunos de los trasatlánticos más primitivos fueron previstos de ruedas, pero casi inmediatamente se inició el reinado de la hélice.

*Vapor*. Sinónimo de buque a propulsión mecánica, debido a que cuando comenzaron a aplicarse las máquinas marinas se decía "buque a vapor". Se distinguieron por ser vapores correo, de carga, de pasajeros y transatlánticos.

# Bibliografía


ALAFITA MÉNDEZ, Leopoldo y Filiberta Gómez Cruz, 1991, *Tuxpan, Veracruz: imágenes de su historia*, México, Ed. Archivo General del Estado de Veracruz.

ALMONTE, Juan Nepomuceno, 1855, *Guía de forasteros y repertorio de conocimientos útiles*, México, s/e.

ALEMANY LLOVERA, Juan, 1991, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, Ed. Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo.

AMICH, Julián, 1956, *Historia del puerto de Barcelona*, Barcelona, Juventud.

_____ ,1956, *Diccionario Marítimo*, Barcelona, Juventud.

ARIAS GÓMEZ, María Eugenia *et al.*, 1977, *Tabasco. Textos de su historia*, vol. 2, México, Instituto Mora-Gobierno del Estado de Tabasco.

AZNAR BARBACHANO, Tomás, 1991, "Alternativas para la marina", Alejandro Negrín Muñoz (comp.), en *Campeche. Textos de su Historia*, Campeche, Gobierno del Estado de Campeche-IIJMLM.

BARBANCE, Marthe, 1955, *Histoire de la compagnie générale transatlantique: un siecle d´exploitation maritime*, París, Arts et Métiers Graphiques.

BELENKI, A.B., 1984, *La intervención extranjera de 1861-1867 en México*, México, Ediciones de Cultura Popular.

BENÍTEZ, Fernando y José Emilo Pacheco, 1986, *Crónica del puerto de Veracruz*, México, Ed. Gobierno del Estado de Veracruz.

BLÁZQUEZ DOMÍNGUEZ, Carmen, 1988a, *Una historia compartida*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura-Instituto Mora.

_____ ,1988b, *Veracruz textos de su historia*, México, Gobierno del Estado de Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura-Instituto Mora.

_____ y Concepción Díaz Cházaro, 1996, "La ciudad y el puerto de Veracruz: una retrospectiva", en *Veracruz, primer puerto del continente*, México, Ed. Fundación Miguel Alemán-ICA Sociedad Controladora.

BONILLA, Juan de Dios, 1946, *Apuntes para la historia de la Marina Mercante*, s/e, México.

_____ ,1963, *Historia Marítima de México*, México, Linares.

BUSHELL, T.A., 1939,"*Royal Mail" a Centenary History of Royal Mail Line 1839-1939*, Londres, Trade and Travel Publications LTD.

CALDERÓN, Francisco R., 1985, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *La vida económica, El Porfiriato, en Historia Moderna de México*, México-Buenos Aires, Ed. Hermes.

CÁRDENAS DE LA PEÑA, Enrique, 1970, *Semblanza marítima del México independiente y revolucionario*, tomos I y II, México, Secretaría de Marina.

_____ ,1988, *Historia de las comunicaciones y la transportación en México: marina mercante*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México.

CERUTTI, Mario y Miguel González, 1991, "Guerra y comercio en torno al río Bravo (1850-1865)", *Historia mexicana* XL (2), México, octubre-diciembre.

CÉSAR, Juan N., 1959, *Tlacotalpan. Noticias Estadísticas 1859*, México, Citlaltépetl.

CONNOLLY, Priscilla, 1997, "S. Pearson & Son: Contratista de obras públicas", en Carlos Marichal y Mario Cerutti (comps.), *Historia de las grandes empresas*, México, Fondo de Cultura Económica-Universidad Autónoma de Nuevo León.

CORREA, Alberto, 1981, *Reseña económica del Estado de Tabasco*, México, Consejo Editorial del Gobierno del Estado de Tabasco.

COSÍO VILLEGAS, Daniel, 1930, *Una historia de nuestra política aduanal*, México, Secretaría de Hacienda.

CRUZ VELÁSQUEZ, Romeo, 1998, *Los hospitales en el puerto de Veracruz (1760-1800)*, Veracruz, Instituto Veracruzano de Cultura.

DE VOS, Jan, 1988, *Oro verde. La conquista de la Selva Lacandona por los madereros tabasqueños, 1822-1949*, México, Fondo de Cultura Económica-Instituto de Cultura de Tabasco.

DESPLAT, Elie y Jaques Quéniuet, 1993, *Les compagnies maritime a Bordeaux. Les cahiers de la Mémoire*, Bordeaux, Centnre Régionale des Letters d'Aquitine.

DÍAZ COBARRUBIAS, Francisco, 1999, "Exploración geográfica de los caminos proyectados entre San Luis Potosí y el puerto de Tampico junio-agosto de 1863", en Héctor Mendoza Vargas (comp.), *Lecturas geográficas mexicanas, siglo XIX*, núm. 128, México, UNAM, pp. 63-86.

ESTRADA Y ZENEA, Ildefonso, 1994, *La heroica ciudad de Veracruz*, Jalapa, Universidad Veracruzana.

FAGES, Eduardo, 1959, *Noticias estadísticas del departamento de Tuxpan*, Veracruz, Citlaltépetl.

FLORESCANO, Enrique (coord.) 2004, *Historia General de las Aduanas en México*, Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana.

FRÍAS BOBADILLA, Romeo y Rubén Frías Bobadilla, 1957, *Progreso y su evolución 1840 a 1900*, Progreso, s/e.

GALINDO Y VILLA, Jesús, 1926, *Geografía de la República Mexicana*, México, Sociedad de Edición y Librería Franco-Americana.

_____, 1930, *Geografía de México*, Barcelona-Buenos Aires, Labor.

GARCÍA CANTÚ, Gastón, 1994, *Las invasiones norteamericanas en México*, México, Fondo de Cultura Económica.

GARCÍA CUBAS, Antonio, 1854, *Atlas metódico para la enseñanza de la geografía de la República Mexicana*, México, Sandoval y Vázquez Impresores.

_____ ,1858, *Atlas geográfico, estadístico e histórico de la República Mexicana*, México, Sociedad Mexicana de Geografía e Historia.

_____ ,1874, *Geografía de la República Mexicana*, México, Sandoval y Vázquez Impresores.

_____ ,1885, *Carta hidrográfica*, México, Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística.

_____ ,1891, *Diccionario geográfico, histórico y biográfico de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Oficina Tipográfica de la Secretaría de Fomento.

GARCÍA DÍAZ, Bernardo, 1992, "Puerto de Veracruz", en *Veracruz: Imágenes de su historia*, México, Archivo General del Estado de Veracruz.

_____ ,1996, "Dinámica y porvenir del puerto de Veracruz: crecimiento y transformaciones en el siglo XX", en *Veracruz, primer puerto del continente*, México, Fundación Miguel Alemán-ICA, Sociedad Controladora.

GORTARI, Hira de y Guillermo Palacios, 1968, "El comercio novohispano a través de Veracruz (1802-1810)", en *Historia Mexicana*, 27 (3), enero-marzo: 427-454.

GUZMÁN, Martín Luis, 1990, *Javier Mina: héroe de España y México*, México, Fondo de Cultura Económica.

HAYDE, Francis E. Shipping, 1967, *Enterprise and Magnagement 1830-1930. Harrison of Liverpool*, Liverpool, University Press.

HEBERT, John, 1947, *The port of London*, Londres, Collins.

HERRERA CANALES, Inés, 1977, *El comercio exterior de México 1821-1875*, México, El Colegio de México.

_____ ,1996, "Veracruz, puerta del comercio exterior mexicano", en *Veracruz, primer puerto del continente*, México, Fundación Miguel Alemán-ICA, Sociedad Controladora.

HERRERA PÉREZ, Octavio, 1989, *Historia gráfica de Tamaulipas*, Ciudad Victoria, Tamaulipas, Instituto Tamaulipeco de Cultura.

HERRERA SERNA, Laura (coord.), 1997, *México en guerra (1846-1848)*, México, Conaculta-Museo Nacional de las Intervenciones.

IBARRA BELLON, Araceli, 1998, *El comercio y el poder en México 1821-1864*, México, Fondo de Cultura Económica.

JAUSORO, Raimundo, 1884, *Cartilla geografica del Estado de Veracruz Llave*, México, Imprenta de El Socialista.

IZQUIERDO, Ana Luisa, 1995, *El abandono de Santa María de la Victoria y la fundación de San Juan Bautista de Villahermosa*, México, UNAM.

LANIER, Edmond, 1962, *Compagnie Gènèrale Transatlantique de la pêche a la morue au paquebot France*, París, Librarie Plon.

LERDO DE TEJADA, Miguel, 1858, *Apuntes Historicos de la Heroica ciudad de Veracruz*, México, Imprenta de Vicente García Torres.

_____ 1960, *La fortaleza de San Juan de Ulúa*, México, Citlaltépetl.

LÓPEZ CÁMARA, Francisco, 1978, *La estructura económica y social de México en la época de la Reforma*, México, Siglo XXI.

LOZANO, Gema, 2000, "Los nortes de Sotavento, ráfagas de antintervencionistas", *Memorial*, año 3, números 7 y 8, enero-agosto de 2000, México pp. 17-20.

_____ , y Minerva Escamilla, 2000, *Las fiebres que vienen del mar*, Jalapa, Gobierno de Veracruz-INAH-Secretaría de Salud.

NEVADA CHÁVEZ, Adriana y José González Sierra, 1990, "Papantla", en *Veracruz, imágenes de su historia*, México, Archivo General del Estado de Veracruz.

MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María, 1957, *Enciclopedia General del Mar*, Madrid-Barcelona, Garriga, 6 tomos.

MARTÍNEZ SHAW, Carlos, 1981, *Cataluña en la carrera de Indias*, Crítica, Barcelona.

MENDOZA FRANCO, Roberto, 1946, *Política portuaria*, México, Molleda Hermanos.

MORENO FRAGINALS, Manuel, 1996, *Cuba/España, España/Cuba, historia común*, Ed. Barcelona, Crítica.

MUÑOZ ORTIZ, Humberto, 1975, *La Villa Hermosa de San Juan Bautista. Bibliografía de una ciudad*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco.

OROZCO, Ricardo, 1999, "A fines del siglo XIX un buque mexicano da la vuelta al mundo", *Gaceta CEHIPO*, t. II, marzo.

NEGRÍN MUÑOZ, Alejandro, 1991, *Campeche. Textos de su historia*, t. I, México, Instituto Mora-Gobierno del Estado de Campeche.

ORTIZ DE LA TABLA DUCASSE, Javier, 1978, *Comercio exterior de Veracruz: 1778-1821. Crisis de dependencia*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.

_____ ,1985, *Memorias políticas y económicas del consulado de Veracruz, 1796-1822*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

ORTIZ HERNÁN, Sergio, 1987, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. I, México, Ferrocarriles Nacionales de México.

PALMER, R.R., 1957, *Atlas of the word history*, Nueva York, Princeton University Press.

PAYNO, Manuel, 1868, *Gastos, acredores y otros asuntos del tiempo de la intervención francesa y del Imperio, 1861-1867*, México, Imprenta Ignacio Cumplido.

_____ ,1988, *Memorias e impresiones de un viaje a Inglaterra y Escocia*, México, Fontamara.

PÉREZ CHAN, Armando, 2000, *Frontera: legendario puerto marítimo y fluvial de Tabasco*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco.

PRIEGO DE ARJONA, Mireya, 1973, *Origen y evolución de Progreso*, Mérida, Universidad de Yucatán.

REES, Peter, 1976, *Transporte y comercio entre México y Veracruz 1519-1910*, México, SepSetentas.

RIVIÈRE HENRI, Laurent, 1967, *La marina francesa en México*, México, Citlaltépetl.

ROVIROSA, J. José, 1890, *Reseña geográfica y estadística del Estado de Tabasco*, México, Tipografía "El Gran Libro" de F. Porres Compañía Sucesores.

RUBIO MAÑÉ, José Ignacio, "Movimiento marítimo entre Veracruz y Campeche, 1801-1810", Boletín del Archivo General de la Nación, t. XXIV, núm. 4 y t. XXV, núm. 1 y 2.

RUIZ ABREU, Carlos, 1997, "Las rutas del cacao en el Golfo de México", en Carmen Yuste (coord.), *Comercio marítimo colonial*, México, INAH.

SALINAS ARAGÓN, Raúl, 1993, "Minatitlán de Ayer" de don Viriato da Silva Pérez, cronista de la ciudad, Minatitlán, s/e.

SÁNCHEZ GÓMEZ, María del pilar, 1998, *Proyección histórica de Tampico*, Ciudad Victoria, Tamaulipas, Universidad Autónoma de Tamaulipas-IIH.

SANTALO, Miguel *et al.*, 1931, *Geografía universal. Descripción moderna del mundo*, t. V, *América*, Barcelona, Instituto Gallach.

SELSER, Gregorio, 1994, *Cronología de las intervenciones extranjeras en América Latina*, Tomo 1, 1776-1848. UNAM-U. de G.-Universidad Obrera-UAM Azcapotzalco, México.

SIERRA, Carlos J. y Rogelio Martínez Vera, 1973, *Historia y legislación aduanera de México*, México, Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SOUTO MANTECÓN, Matilde, 2001, *La política y el comercio del Consulado de Veracruz en el ocaso del sistema imperial*, México, El Colegio de México-Instituto Mora.

SUDO SHIMAMURA, Takako, 2001, "Navegación y comercio en Nueva España, siglos XVI y XVII", en *Gran Historia de México Ilustrada*, Barcelona, Planeta-Conaculta-INAH.

TAMAYO, Jorge L., 1952, *Geografía de América*, México, Fondo de Cultura Económica.

TRENS Manuel B., 1955, *Historia de la H. Ciudad de Veracruz y de su Ayuntamiento*, México, Talleres Gráficos de la Nación.

TRIHAN, Ludovic, 1991, *La Compagnie générale transatlantique: histoire de la flotte*, Impreso en España, Génat.

TORRUCO SARAVIA, Geney, 1987, *Villahermosa nuestra ciudad*, t. 1, Ayuntamiento Constitucional del Centro, México.

TORRES VERA, Trinidad, 2000, *Historia gráfica de Tabasco*, México, Archivo General de la Nación.

TOSTADO GUTIÉRREZ, Marcela, 1985, *El Tabasco porfiriano*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco.

TRUJILLO BOLIO, Mario, 2000, "Comercialización de los vinos españoles a través del Golfo de México", en Maldonado Rosso Javier y Alberto Ramos Santa Ana (eds.), *Actas del I Encuentro de Historiadores de la Vitivinicultura Española*, España, Ayunamiento del Puerto de Santa María.

_____ ,2001 "El espacio mercantil en la región del Golfo de México, 1876-1910", en *La nueva geografía. Gran Historia de México Ilustrada*, t. IV, fascículo 69, Barcelona, Ed. Planeta-Conaculta, INAH, pp. 166-171.

VADILLO LÓPEZ, Claudio, 1994, *La región del palo de tinte: el partido del Carmen, Campeche 1821-1857*, Campeche, Conaculta-Gobierno del Estado de Campeche.

VAN YOUNG, Eric, 1991,"Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas", en Pedro Pérez Herrero (comp.), *Región e Historia en México (1700-1850)*, México, Instituto Mora.

YUSTE, Carmen (coord.), 1997, *Comercio marítimo colonial*, México, INAH.

WEST, Robert C. *et al.*, 1985, *Las tierras bajas de Tabasco en el sureste de México*, Villahermosa, Gobierno del Estado de Tabasco, Instituto de Cultura de Tabasco.

ZORRILLA, Juan Fidel, 1990, *Tamaulipas. Textos de su historia 1810-1921*, México, Gobierno del Estado de Tamaulipas.

## Archivos

Archivo General de la Nación, Aduanas Marítimas y Fronterizas y Movimiento Marítimo.

Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de España. Fondo Proyectos de Tratados Comerciales 1892-1893.

## Bibliohemerografía

Periódicos

*Economista Mexicano*, 1898.

*El Águila Mexicana*, 1827.

*El Cable Trasatlántico*, 1881.

*El Correo Español*, 1895.

*El Nacional*, 1880-1881.

*El Pabellón Español*, 1883.

*El Progreso*, 1872.

*Jornal Económico Mercantil de Veracruz*, 1806.

*Mexican Financial*, 1889.

# Índice

**Agradecimientos** ..... 7

**Prefacio** ..... 9

Capítulo 1

**Contornos, espacios e interacción de la región del Golfo de México** ..... 15

Capítulo 2

**La regionalidad del Golfo de México** ..... 19

Capítulo 3

**La llanura costera en el Atlántico mexicano** ..... 25

El litoral tamaulipeco ..... 26
El litoral veracruzano ..... 27
El litoral de la región déltica de las costas de Tabasco y Campeche ..... 31
El litoral de la península de Yucatán ..... 35

Capítulo 4

**Puertos del Golfo de México durante la centuria decimonónica** ..... 37

Matamoros, el puerto estratégico del noratlántico mexicano ..... 38
Soto la Marina ..... 43
Los puertos en la barra de Tampico ..... 43
El puerto fluvial de Tuxpan ..... 49
Tecolutla, un activo puerto de cabotaje ..... 53
Nautla ..... 55

Veracruz, principal acceso al Golfo ..... 55
El antepuerto de Alvarado ..... 71
Tlacotalpan ..... 72
Coatzacoalcos ..... 75
Minatitlán ..... 78
Los puertos tabasqueños ..... 80
Frontera ..... 81
El puerto fluvial de San Juan Bautista ..... 86
Isla del Carmen ..... 93
El puerto de Champotón ..... 97
Puerto y astillero de Campeche ..... 97
Puerto de Sisal ..... 101
Progreso, una astucia portuaria ..... 105

Capítulo 5

**Los puertos mexicanos y sus vínculos con los puertos del Caribe de la costa este estadounidense y de Europa** ..... 113

Preludio del tráfico marítimo ..... 113
Tráfico marítimo entre intervenciones extranjeras e inestabilidad política ..... 116
Un comercio marítimo renovado en la República Restaurada ..... 122
Tráfico marítimo durante el Porfiriato ..... 123
Vínculos y rutas comerciales de los puertos mexicanos con puertos caribeños, europeos y estadounidenses ..... 125
Lazos comerciales de los puertos mexicanos con los puertos ingleses ..... 129
Comercio y enlaces portuarios entre la península Ibérica y el Golfo de México ..... 133
Los nexos portuarios entre Francia y la costa Atlántica mexicana ..... 140
Travesías mercantes de los puertos germanos a los muelles mexicanos ..... 143
La presencia de compañías de navegación en el Golfo de México ..... 144
La línea Hamburguesa Americana y sus derroteros por las costas mexicanas ..... 150

Las empresas navieras británicas ..... 152
Líneas marítimas españolas en los puertos mexicanos ..... 157
Compañías francesas de navegación..... 164
La marina nacional y las líneas navieras de México..... 168

Anexo ..... 177

Glosario de términos ..... 187

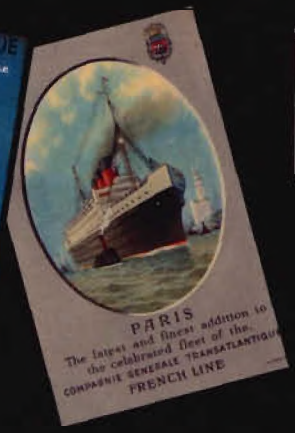
Bibliografía ..... 191

# El Golfo de México en la centuria decimonónica

Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima

se terminó de imprimir
en la ciudad de México
durante el mes de febrero
del año 2005.
La edición, en papel de
75 gramos, consta
de 2,000 ejemplares más
sobrantes para reposición
y estuvo al cuidado de
la oficina litotipográfica
de la casa editora.

ISBN 970-701-570-5
MAP: 132305-01




El Golfo de México
9 789707 015708

Con este libro ofrecemos una historia de la actividad marítimo-mercantil durante el siglo XIX en el Golfo de México. El lector podrá conocer distintos aspectos relativos al espacio geográfico de los llamados litorales tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco.

Asimismo, se emprende un rescate histórico de los puertos de Matamoros, Tampico, Tuxpan, Tecolutla, Veracruz, Alvarado, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Minatitlán, San Juan Bautista (Villahermosa), Isla del Carmen, Sisal y Progreso, distinguiendo en unos, el desarrollo de sus actividades con el comercio exterior y, en otros, el activo comercio costanero a través de los distintos ríos que desembocan al Golfo de México y a todo lo largo de la costa atlántica mexicana. La razón para realizar este recorrido histórico por los puertos de altura y cabotaje en el Golfo de México es la de demostrar que a lo largo del siglo XIX se formaron en esa vasta zona del espacio ribereño mexicano, distintas áreas socioeconómicas en constante interacción a partir del comercio marítimo y del intercambio mercantil de tierra adentro, lo que propició distintos circuitos comerciales que tuvieron en varios casos, como gran centro de actividades, los puertos establecidos en el Atlántico mexicano.

El libro también realiza una semblanza de lo que fue el tráfico marítimo, distinguiendo las características del comercio y de las rutas marítimas que, partiendo de Europa, Estados Unidos y el Caribe, convergieron, a partir de escalas o trayectos definidos, en los puertos establecidos en el Golfo de México.

Además, se hace un recuento de las líneas navieras y de los distintos viajes intercontinentales que realizaban los barcos particulares estadounidenses a las costas mexicanas, así como de las travesías trasatlánticas de las embarcaciones europeas interesadas por el comercio marítimo y el traslado de pasajeros a los puertos antes mencionados.

Finalmente, queremos destacar que este recuento histórico de la vida marítimo-mercantil en el Golfo de México viene acompañado de distintos mapas, planos y representaciones gráficas, como parte integrante del estudio histórico. Este valioso material es de gran utilidad para visualizar los sitios en donde, en el curso del tiempo, se establecieron los puertos, las rutas marítimas y cuáles fueron los derroteros seguidos, el tipo de barcos que navegaban en nuestras costas, y los cambios operados en la infraestructura de varios puertos como Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso.

Miguel Ángel Porrúa
CIESAS
creative commons
CÁMARA DE DIPUTADOS LXI LEGISLATURA
CONOCER PARA DECIDIR
EN APOYO A LA INVESTIGACIÓN ACADÉMICA